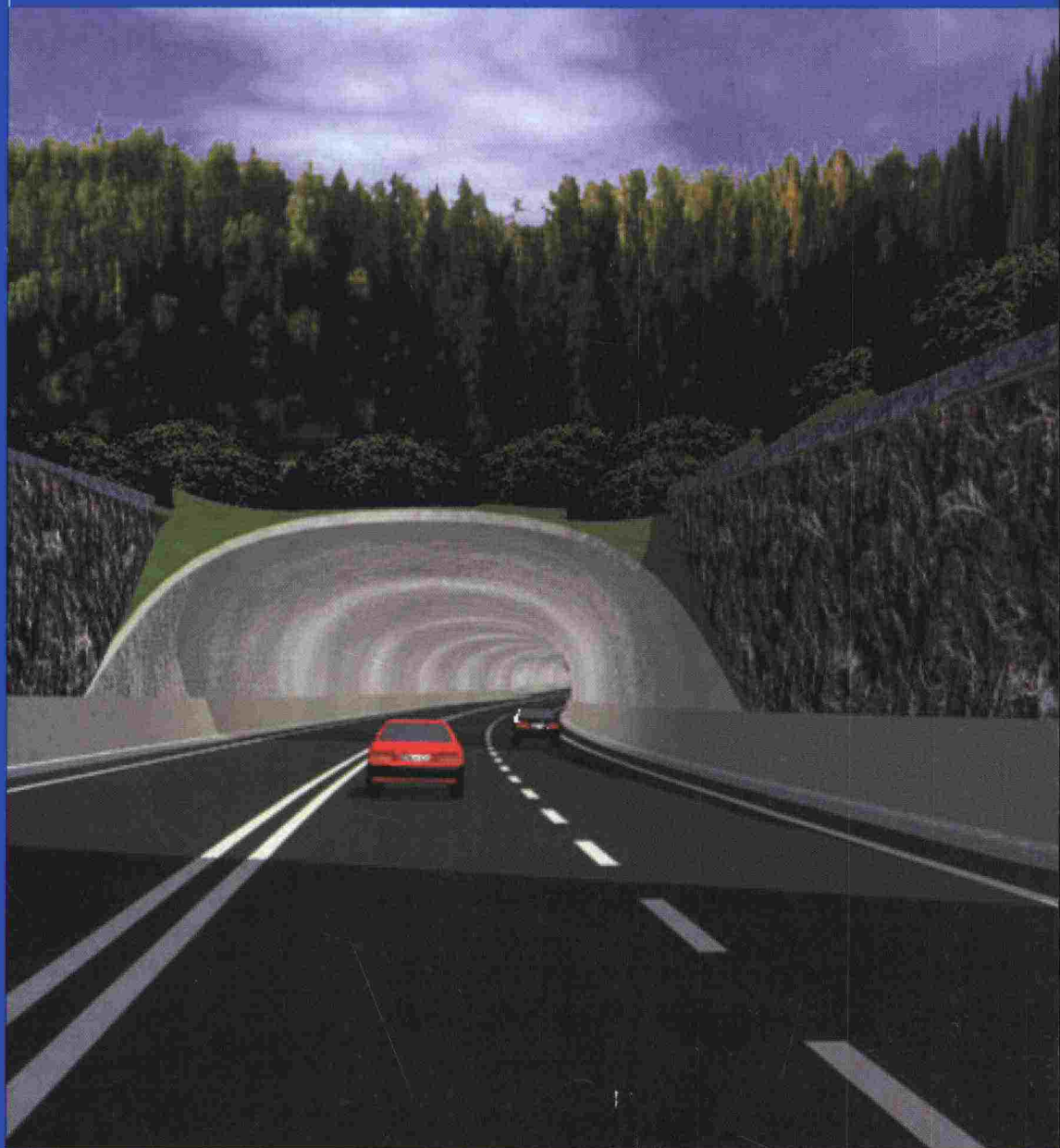




Tielaitos

Toiminta- ja taloussuunnitelma 1997 - 2001



Helsinki 1997

Uudenmaan tiepiiri
Teettäminen

Toiminta- ja taloussuunnitelma 1997-2001

Tielaitos
Uudenmaan tiepiiri

KANSIKUVA

Kehä II Hiidenkallion tunnelin eteläinen suuaukko

Tielaitos

Uudenmaan tiepiiri

Tiehallinto

Käyntiosoite: Opastinsilta 12 B IV krs

PL 70

00521 Helsinki

Puhelinvaiht. 0204 44 151

Telefax 0204 44 2717

JOHDANTO

Uudenmaan tiepiirin 5-vuotinen toiminta- ja taloussuunnitelma 1997-2001 (TTS) perustuu vuoden 1997 osalta valtion talousarvioon sekä tielaitoksen keskushallinnon ja tiepiirin väliseen tulossopimukseen. Vuosien 1998-2001 tienpidonsuunnitelma perustuu laitoksen toiminta- ja taloussuunnitelmaan. Suunnitelmassa on otettu huomioon tiepiirin omat lähtökohdat ja maakunnan kehittämisohjelmat sekä suunnitelmat.

Tienpidonsuunnitelma 1998-2001 on laadittu kahteen eri rahoitustasoon. Perussuunnitelman rahoitustaso perustuu 4,1 mrdmk/v tienpidon kokonaisrahoitukseen ja muutossuunnitelman 4,6-5,2 mrdmk/v rahoitustasoon. Ylemmät viranomaiset eivät ole ottaneet kantaa vuosien 1998-2001 suunnitelmaan.

Toiminta- ja taloussuunnitelmaa käytetään tiepiirin keskipitkän aikavälin toiminnanohjaukseen ja vuoropuheluun sidosryhmien ja yhteistyökumppanien kanssa. Prosessi alkaa edellisen, toimintavuotta edeltävän toiminta- ja taloussuunnitelman päivityksestä ja päättyy varsinaisen toimintavuoden alussa jakeluun sidosryhmille ja yhteistyökumppaneille. Tärkeimmät sidonnaisuudet liittyvät tie- ja liikenneolojen suunnittelun muihin osaprosesseihin, tulossuunnittelu- ja raportointiprosessiin ja toiminnan 1-vuotiseen suunnitteluun.

Uudenmaan tiepiirin vuosittaisina tulostavoitteina ja suunnitelmakauden päämäärätavoitteina ovat talvihoidon taso, tiestön kunto, liikenteen matka-ajan vähentäminen päätieverkolla, liikenneturvallisuus, ympäristön toimenpideohjelman toteuttaminen ja henkilökustannusten säästö. Tiepiiri asettaa lisäksi omalle toiminnalleen erillisiä tukitavoitteita.

Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 1997-2001 sisältää suunnitelman tiepiirin tulostavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavista toimenpiteistä. Tiepiirin tavoitteiden saavuttamista vaikeuttaa entisestään supistunut yleisten teiden perustienpidon määräraha.

Toiminnan pääpaino suunnitelmakaudella on edelleen pääkaupunkiseudulla ja kansainvälisesti tärkeällä E18 Turku-Helsinki-Vaalimaa tieyhteydellä, näiden lisäksi suunnittelukauden alussa aloitetaan yksityisellä rahoituksella Valtatien 4 Järvenpää-Lahti rakentaminen moottoritieksi.

Tiepiiri on pyytänyt lausunnot toiminta- ja taloussuunnitelman luonnoksesta Uudenmaan liitolta, Itä-Uudenmaan liitolta ja Päijät-Hämeen liitolta. Muille yhteistyökumppaneille ja sidosorganisaatioille varataan mahdollisuus lausua mielipiteensä vuosien 1998-2001 toiminnasta. Mielipiteet ja ehdotukset otetaan huomioon mahdollisuuksien mukaan seuraavaa toiminta- ja taloussuunnitelmaa laadittaessa.

SISÄLTÖ

JOHDANTO	3
<u>1. TOIMINTAYMPÄRISTÖ JA NYKYISET TIE- JA LIIKENNEOLOT</u>	<u>5</u>
1.1. Tienpidon kysyntä	5
1.2. Tieliikenneolot	5
1.3. Aluerakenne, tieverkko ja ympäristö	8
<u>2. TIENPIDON STRATEGIA</u>	<u>9</u>
2.1. Päämäärätavoitteet 1997 - 2001	9
2.2. Tienpidon strategian asiakirjat	10
2.3. Maakunnan liittojen lausunnot	10
<u>3. TIENPIDON RAHOITUS</u>	<u>11</u>
3.1. Yleistä	11
3.2. Tieverkon kehittäminen	11
3.3. Perustienpito	14
3.4. Muut rahoitusmomentit	16
<u>4. TOIMINTALINJAT</u>	<u>17</u>
4.1. Tieverkon kehittäminen	17
4.2. Perustienpito	21
<u>5. VAIKUTUKSET</u>	<u>25</u>

LIITTEET

1. Kehittämisen hankeperustelut
2. Perustienpidon hankkeet
3. Perustienpidon hankeperustelut
4. Yleisiksi teiksi otettavien yksityisteiden kuntoonpano
5. Uudenmaan liiton lausunto 13.1.1997.
6. Itä-Uudenmaan liiton lausunto 22.1.1997.
7. Hankekartta
8. Liikennemääräkartta

1. TOIMINTAYMPÄRISTÖ JA NYKYISET TIE- JA LIIKENNEOLOT

1.1 TIENPIDON KYSYNTÄ

Autokanta

Vuoden 1995 lopussa oli Suomessa 2,18 miljoonaa rekisteröityä autoa, joista henkilöautoja oli 1,9 miljoonaa. Autokanta kasvoi 1.4 % edelliseen vuoteen verrattuna. Uudellamaalla oli vuoden 1995 lopussa 529 000 autoa, joka on 24,6 % koko maan autokannasta. Henkilöautotiheys Uudellamaalla on 365 autoa 1000 asukasta kohti. Uudellamaalla rekisteröitiin vuonna 1995 uusia autoja 28 271, joka on 35,7 % koko maassa rekisteröidyistä uusista autoista.

Tieliikenne

Tieliikenteen osuus maamme henkilöliikenteestä henkilökilometreinä on 93% ja tavaraliikenteestä tonnikilometreinä 64 %. Uudenmaan yleisten teiden liikennesuorite vuonna 1995 oli 5295 milj.autokm. Se on 19,5 % koko maan liikennesuoritteesta. Yleisten teiden liikenne kasvoi Uudellamaalla 2,1 %. Pääkaupunkiseudun liikenteen kasvu oli 2,4 % ja muulla tieverkolla 1,7 %. Suunnitelmakaudella 1997-2001 on kasvuksi arvioitu 13,9 %.

Uudenmaan kaikkien yleisten teiden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) vuoden 1995 lopussa oli 2908 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenne on yli kolminkertainen koko maan keskimääräiseen vuorokausiliikenteeseen verrattuna.

Kaupan ja muun elinkeinoelämän tieliikenteen kysynnässä painottuvat hyvä liikenteen sujuvuus, turvallisuus ja kuljetusten toimitusvarmuus. Varsinkin pääkaupunkiseudulla korostuvat kysynnässä myös joukkoliikenteen ja muiden liikennemuotojen yhteiskäyttö ja sujuvuus.

Lisääntyvän kevyen liikenteen tarpeet kohdistuvat reitistön yhtenäisyyteen ja liikenneturvallisuuteen. Liikennemuodosta riippumatta tienkäyttäjät arvostavat entistä enemmän sujuvuuden ja turvallisuuden lisäksi myös tieympäristörakentamista, maiseman hoitotoimenpiteitä ja ympäristöhaittojen vähentämistä.

1.2 TIELIIKENNEOLOT

Teiden hoito

Teiden talvi- ja kesähoitotoissa noudatetaan laitoksen toimintalinjoja ja keskushallinnon kanssa sovittuja laatutasotavoitteita. Suolamäärän vähentämiseksi liuossuolaustekniikkaa on kehitetty määrätietoisesti. Toimenpideaikojen noudattamista ja ennakoivaa toimintaa on parannettu kelikeskusta kehittämällä. Syksystä 1995 alkaen on tehostettu talvihoitoa aloittamalla TERN-verkon systemaattinen ennakkosuolaus. Muun hoidon tehtävät on toteutettu tuotekohtaisten ohjeiden ja standardien mukaisesti.

Tieverkon kunto

Tieverkon pintakunto ja rakenteellinen kantavuus ovat parantuneet viime vuosina. Nastarenkaita koskevien määräysten uudistaminen ja kitkarenkai-

den käyttö yhdessä kulutusta paremmin kestävien päällysteiden kanssa on vähentänyt teiden urautumista.

Vuoden 1996 syksyllä pintakunnoltaan puutteellisia kestopäällystettyjä teitä oli yhteensä 290 km ja kevytpäällystettyjä teitä 197 km. Vuoden 1996 loppupuolella tiepiirissä oli tavoitekuntotilan alittavia päällystettyjä teitä eri kuntokriteereiden mukaan jaoteltuna seuraavasti:

Taulukko 1. Päällystetyn tieverkon kuntotila 1.11.1996.

Kuntomuuttuja	Kestopäällyste km		Kevytpäällyste km
	Päätiet	Muut tiet	
Urat	0	1	1
Tasaisuus	74	53	61
Kantavuus	14	121	96
Vauriot	8	19	39
Yhteensä	96	194	197

Tiepiirin teistä on sorapintaisia 902 km. Raskaiden kuljetusten ajankohdista on voitu sopia, eikä sorateille ole tarvinnut asettaa kelirikosta (kantavuuspuutteesta) johtuvia painorajoituksia. Painorajoitettuja siltoja on Uudenmaan tiepiirin alueella 19 ja ne sijaitsevat alemmalla tieverkolla.

Liikenteen sujuvuus

Tieliikenne on kääntynyt kasvuun. Vaikka tiepiirin alueella on valmistunut eräitä päätieverkon hankkeita, Uudenmaan ruuhkautuvien teiden määrä ei ole vähentynyt. Liikennemäärän vähäisenkin kasvun myötä ruuhkautuvien teiden määrä kasvaa herkästi.

Vuoden 1996 alussa oli Uudellamaalla ruuhkautuvia (HCM luokituksen palvelutasot E ja F) teitä 268 km. Valmistuvat hankkeet vähentävät ruuhkautuvaa tiepituutta, mutta liikenteen lisääntymisellä on huomattavasti suurempi, päivastainen vaikutus, sillä jo pienilläkin liikennemäärien lisäyksillä palvelutasoluokkien D ja E rajalla olevia teitä siirtyy E ja F luokkiin.

Taulukko 2. Uudenmaan tieverkon jakautuminen tiepituuksittain eri palvelutasoluokkiin.

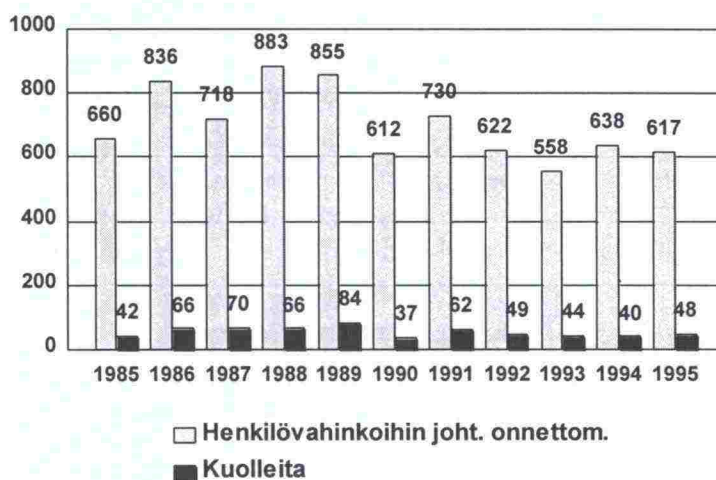
Tie-luokka	P-taso A-D km	P-taso E km	P-taso F km	P-tasot A-F km
Valtatie	422	127	1	550
Kantatie	165	45	6	216
Seututie	724	68	1	793
Yhdystie	3404	18	2	3424
Yhteensä.	4715	258	10	4983
Tiedot puuttuvat 5 km:stä				

Palvelutasoa arvioitaessa on huomattava, että käytetty amerikkalainen HCM-luokitus ottaa huomioon vain ns. vapaan tieverkon tekniset ominaisuudet. Liikenteen sujuvuutta Uudellamaalla arvioitaessa tulee HCM-luokituksen lisäksi käyttää matka-aika selvityksiä.

Liikenneturvallisuus

Uudenmaan yleisillä teillä henkilövahinkoihin johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä on vähentynyt 1990-luvun alkupuoliskolla. Vuonna 1989 yleisillä teillä tapahtui 855 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Vuonna 1995 onnettomuuksien määrä oli 617. Hyvään kehitykseen vuosikymmenen alussa on osaltaan vaikuttanut liikenteen vähentyminen.

Taulukko 3. Henkilövahinko-onnettomuudet Uudenmaan läänin yleisillä teillä vuosina 1985-1995.



Ympäristö

Tiestön ylläpito ja liikenne vaikuttavat yhdyskuntaan, ympäristöön ja maiseen suoraan ja välillisesti. Vaikuttavimmat tekijät ovat liikenne, liikenteen energian kulutus, päästöt, meluhaitat, tien kunnossapito ja rakentaminen sekä materiaalit tarpeet.

Pääkaupunkiseudun yleisten teiden meluselvityksen toteuttamisohjelma on jaoteltuna kolmeen viisivuotisjaksoon. Ohjelman toteuttaminen vähentää melua n. 50 000 ihmisen asuin ympäristössä ja n. 20 000 ihmisen osalta melutaso laskisi alle 55 dBA:n. Pääkaupunkiseudun ulkopuoliseen meluselvitykseen on listattu 27 yleisten teiden varrella olevaa kohdetta. Näillä meluntorjuntatoimenpiteillä suojattaisiin 2800 asukasta.

Pohjavedensuojauksen tarpeellisuutta on tarkasteltu niillä alueilla, joita käytetään yhdyskuntien veden hankinnassa. Selvityksissä on todettu 25 aluetta, joilla kloridipitoisuus ylittää ympäristöviranomaisten suositteleman 25 mg/l selvitysrajan. Suunnitelmakauden alkuun mennessä on tiepiiri toteuttanut pohjavedensuojauksia 28,8 km.

Uudenmaan tieverkolla suurimmat päästöt ja pitoisuudet sijoittuvat pääkaupunkiseudun sisääntuloväylille ja kehäteille. Suurimmillaankin häkä- ja typipitoisuudet ovat 50-70 % valtioneuvoston antamista ohjearvoista. Jos ohjearvoja tiukennetaan tehdyn esityksen mukaisesti, niin typpioksidin arvo laskennallisesti ylittyisi Vt 4:llä välillä Kehä I-Korso, häkäohjearvot pysyisivät sallituissa rajoissa.

Lakisääteinen ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA-menettely) on päättynyt lain voimaan tulon jälkeen viidessä tiehankkeessa. Lisäksi YVA-menettely valtatie 7 parantamisessa välillä Harabacka-Koskenkylä päättyy keväällä 1997. TTS-kaudella 1997-2001 on yksi keskeneräinen rakentamishanke jossa YVA-menettely on päättynyt ja kahdessa myöhemmin alkavissa hankkeissa YVA-menettelyt päättyivät joulukuussa 1996 ja keväällä 1997.

1.3 ALUERAKENNE JA TIEVERKKO

Aluerakenne

Uudenmaan asutus ja elinkeinoelämä ovat keskittyneet pääkaupunkiseudulle. Tällä alueella asuu n. 66 % läänin väestöstä ja alueella on yli 80 % läänin työpaikoista. Kansainvälinen toiminta on entisestään lisännyt pääkaupunkiseudun talouselämän ja kulttuurin merkitystä.

Kymmenen kuntaa muodostavat ns. pääkaupunkiseudun kehysalueen, Helsingin seudun. Tämän kehysalueen työmatkaliikenne käyttää pääosin yleisiä teitä ja työmatkat suuntautuvat pääkaupunkiseudulle. Haja-asutus on levinnyt viime vuosikymmenien aikana kehysalueelle ja keskuksia yhdistävien teiden varsille.

Uudellamaalla on Helsingin seudun lisäksi viisi muuta selvästi erottuvaa keskusseutua: Hangon-Tammisaaren-Karjaan seutu, Porvoon-Loviisan seutu, Lohjan-Vihdin-Karkkilan seutu, Hyvinkään-Riihimäen seutu ja Orimattilan-Artjärven-Lahden seutu

Tieverkko

EU-jäsenyys on liittänyt Uudenmaan tieverkon yleiseurooppalaiseen yhteysverkkoon (TERN). Lääniä halkovat Eurooppatiet E12 (valtatie 3), E18 (valtatie 1 - kantatie 50 - valtatie 7) ja E75 (valtatie 4). E18 tien kehittäminen välillä Turku-Helsinki-Vaalimaa on noussut erääksi Uudenmaan ja koko valtakunnan tärkeimmistä hankkeista.

Uudenmaan läänin tieverkon perusrunko on pääosin valmis. Suunnitelmaan sisältyviä uusia tieyhteyksiä ovat pääkaupunkiseudulla Pasilan väylä ja itä-uudellemaalle Sköldvikin alueen toinen tieyhteys. Ohjelman ulkopuolelle jää eräitä tärkeitä pidettäviä uusia väylähankkeita.

Tiepiirin tiestöstä on moottoriteitä 182 km ja moottoriliikenneteitä 89 km. Tieverkolla on siltoja 1749 kpl, losseja on 3 kpl ja kevyenliikenteen teitä 420 km. Valaistuja teitä on 1416 km.

Taulukko 4. Uudenmaan yleisten teiden pituus toiminnallisen luokituksen mukaan 1.1.1996.

Toiminnallinen luokka	Tiepituus km	Kesto- päällyste km	Kevyt- päällyste km	Sop- pintainen km	Sora- pintainen km
Valtatiet	550	550	0	0	0
Kantatiet	216	216	0	0	0
Seututiet	793	759	34	0	0
Yhdystiet	3429	1342	784	400	902
Tieluokat yht.	4988	2867	818	400	902
Ramppeja	226				
Lauttavälejä	1				
Tiepituus yht.	5214				

2. TIENPIDON STRATEGIA

2.1 PÄÄMÄÄRÄTAVOITTEET 1997-2001

TTS-kauden päämäärät asetetaan neljälle osa-alueelle, joita ovat tie- ja liikenneolot, liikenneturvallisuus, ympäristö ja taloudellisuus. Näille samoille osa-alueille asetetaan valtion talousarviossa tienpidon tavoitteet. Liikenneministeriö asettaa osa-alueittaiset tulostavoitteet Tielaitokselle, joka asettaa edelleen tiepiireille yksityiskohtaiset vuosittaiset tulostavoitteet. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tehtävissä toimenpiteissä tiepiiri ottaa mahdollisuuksien mukaan huomioon muiden organisaatioiden laatimat maakunnan kehittämisstrategiat.

Tie- ja liikenneolot

Tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuus, toimintavarmuus, ajomukavuus ja liikumisen taloudellisuus turvataan säilyttämällä päätiestön kunto ja hoitotasot nykyisellä tasolla.

Ruuhkautuvien pääteiden määrä lisääntyy liikenne-ennusteiden perusteella. Tiepiirin tavoitteena on estää ruuhkautumisen lisääntyminen mahdollisimman täysimääräisesti tieverkon kapasiteettia lisäämällä ja rakentamalla telemaattinen liikenteen seuranta- ja ohjausjärjestelmä. Näiden toimenpiteiden toteutuminen riippuu valtion talousarviopäätöksistä. Tärkeysjärjestyksessä ensisijaisia ovat kansainvälisesti tärkeät tiet.

Liikenneturvallisuus

Vuonna 1989 maamme yleisillä teillä tapahtui 12042 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kuoli 734 ihmistä. Valtioneuvoston päätöksen mukaan liikennekuolemien määrä tulee puolittaa vuoteen 2000 mennessä. Vuonna 1995 maamme teillä sai surmansa 441 ihmistä. Uudenmaan läänissä vuonna 1995 oli 617 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kuoli 48 henkilöä.

Tielaitoksen toimin tulee onnettomuuksien alenemasta tuottaa neljännes. Tiepiiri parantaa liikenneturvallisuutta painottamalla toteutettavaksi ohjelmoitavien uusinvestointihankkeiden valinnassa liikenneturvallisuusvaikutuksen tehokkuutta, tehostamalla tavikunnossapitoa, säätelemällä sääolosuhteiden mukaan ajonopeuksia sekä alueellisella liikenneturvallisuusyhteistyöllä.

Liikenneturvallisuutta parannetaan myös tien varusteiden valinnalla ja telemaattisella liikenteen ohjaus- ja informaatiojärjestelmällä.

Ympäristö

Suunnitelmakauden aikana tiepiiri vähentää tieliikenteen ja tienpidon ympäristöhaittoja panostaen erityisesti meluntorjuntaan ja pohjavesien suojeluun käytettävissä olevat määrärahat huomioonottaen. Tiepiiri on yhteistyössä maakunnan liittojen ja kuntien kanssa kehittämässä eri liikennemuotoja ja maankäytön suunnittelua liikenteen kokonaishaittojen vähentämiseksi.

Tiehankkeissa, jotka eivät ole lakisääteisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn mukaisia, ympäristövaikutukset selvitetään kattavasti ja ollaan tiiviisti yhteydessä ympäristö- ja muihin viranomaisiin sekä intressipiireihin.

Laitoksen ympäristöpolitiikan yhtenä pääkohtana on kestävä kehitys. Tiepiirin tienpidon toimintatapoja kehitetään luonnonvarojen säästävään ja materiaalien uusiokäyttöä edistävään suuntaan. Suunnittelussa hyödynnetään YVA-menettelyissä saadut kokemukset.

Tiepiiri on ottanut tammikuussa 1996 käyttöön edellisen vuoden lopulla valmistuneen ympäristöohjelmansa.

Uudenmaan yleisten teiden ympäristön tilaselvityksen Pohjavedet - osa laaditaan vuonna 1997.

Tuotannon ja toiminnan laatu järjestelmiä kehitettäessä kiinnitetään huomiota ympäristöasioiden sisällyttämiseen prosessikuvauksiin.

Taloudellisuus

Tiepiiri panostaa suunnitelmakaudella tuotannon kilpailukykyyn kehittämiseen. Päämääränä on tietuotannon toimintojen taloudellisuuden, tuottavuuden ja tehokkuuden parantaminen. Alkuvaiheessa panostetaan myös koko organisaation kiinteiden kustannusten vähentämiseen, organisaatiota, toimintatapoja ja henkilöstöä kehittämällä.

2.2 TIENPIDON STRATEGIAN ASIAKIRJAT

Tiepiirin tienpidon strategiat perustuvat seuraaviin asiakirjoihin:

- Liikenneministeriön laatima Suomen liikenneinfrastruktuuri 2010
- Liikenneministeriön toiminta- ja taloussuunnitelma 1997-1999
- Tielaitoksen visiot 2005
- Tielaitoksen tienpidon suunnitelma 1995-2004
- Tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelma 1997-1999
- Valtion talousarvioesitys 1997
- Tiepiirin PT-suunnitelma
- Maakunnan liittojen ohjelmat ja suunnitelmat
- Pääkaupunkiseudun liikenneinvestointien toteuttamisohjelma 1996-2003

2.3 MAAKUNNAN LIITTOJEN LAUSUNNOT

Toiminta- ja taloussuunnitelman luonnoksesta on pyydetty lausunto Uudenmaan alueella toimivilta maakunnan liitoilta. Annetut lausunnot on liitetty suunnitelmaan.

- Uudenmaan liiton lausunto 13.1.1997, liite 5.
- Itä-Uudenmaan liiton lausunto 22.1.1997, liite 6.

3. TIENPIDON RAHOITUS

3.1 YLEISTÄ

Vuoden 1997 tienpito-ohjelmien rahoitus perustuu valtion talousarvioesitykseen ja keskushallinnon kanssa tehtyyn tulossopimukseen. Vuosien 1998-2001 rahoitus perustuu laitoksen toiminta- ja taloussuunnitelmaan 1997- 2000. Laitoksen tienpito-ohjelmaan tiepiiri on esittänyt eräitä tärkeäksi katsomiaan muutoksia.

Perussuunnitelman rahoitustasona on vuoden 1997 tienpidon rahoitustaso, n. 4,1 mrd.mk, joka vuosittain alenee kiinteiden kulujen säästötavoitteen mukaisesti. Muutossuunnitelman rahoitustaso on n. 1,5ertainen perussuunnitelmaan verrattuna.

Muutossuunnitelman vuosien 1998-2001 rahoitustasona on perustienpidossa 3,4 - 3,6 mrd.mk ja kehittämisessä 1,2 - 1,6 mrd.mk. Muutossuunnitelman rahoitustaso vastaa Tielaitoksen käsitystä tienpidon toimenpiteiden rahoitustarpeesta.

Perussuunnitelman lähtökohdat tulevat ylemmiltä viranomaisilta ja keskushallinnosta varsin ahtaina. Tiepiirissä on vain vähäistä liikkumavaraa perustienpidon rahoituksen sisäisessä jakautumisessa eri tienpitotoimenpiteisiin. Tarveselvityksiä ja investointihankevalintoja ohjaavat tiukat tavoitteet. Kehittämisen hankkeista ja niiden vuosirahoituksesta päätetään valtion talousarviossa. Vähäisistä vuosirahoituksen muutoksista päättää keskushallinto.

Muutossuunnitelman lähtökohdat antavat aluehallinnolle huomattavasti perussuunnitelmaa enemmän liikkumavaraa tienpitotoimenpiteiden kohdistamisessa alueellisten tarpeiden mukaisesti tieverkon laajuus ja kunto sekä liikumisen turvallisuuden ympäristönäkökohdat huomioonottaen

3.2 TIEVERKON KEHITTÄMINEN

Tieverkon kehittämishankkeiden kustannuksiin sisältyvät myös rakennussuunnittelun kustannukset. Hankkeiden yleissuunnittelu ja tiensuunnittelu rahoitetaan erikseen tieverkon kehittämisen määrärahalla.

Vuonna 1997 keskeneräisenä olevat ja alkavat hankkeet sekä hankkeiden jatkorahoitustarve on esitetty seuraavassa taulukossa 5.

Taulukko 5

TIEVERKON KEHITTÄMINEN, KESKENERÄISET HANKKEET 1997.

Tie	Hanke	K.arv Mmk	Käyt. Mmk	Perussuunnitelma				
				1997 Mmk	1998 Mmk	1999 Mmk	2000 Mmk	2001 Mmk
Kt 51	Matinkylä-Helsinki	315,0	299,0	16,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kt 50	Muurala-Vanhakartano	290,0	249,5	30,0	10,5	0,0	0,0	0,0
Mt 1403	Hki-Tre radan tiejärj.	76,0	22,5	30,7	22,8	0,0	0,0	0,0
Vt 7	Koskenkylä-Loviisa	120,0	28,1	51,9	35,0	0,0	5,0	0,0
Kt 45	Pakinkylän liittymä	150,0	37,0	59,0	49,0	5,0	0,0	0,0
Mt 102	Kehä II Länsiv.-Turuntie	310,0	15,0	75,0	85,0	80,0	50,0	5,0
Kt 50	Tikkurila-Hakunila	295,0	291,7	3,0	0,3	0,0	0,0	0,0
Kt 45	Valkoisenlähteent-Hyrylä	313,3	300,3	13,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vt 4	Järvenpää-Lahti 1)	600,0						
Yhteensä		2469,3	1243,1	278,6	202,6	85,0	55,0	5,0

1) Toteutetaan yksityisellä jälkirahoitusmenettelyllä

Perussuunnitelmaan sisältyvistä, vuosina 1998-2001 alkavista kehittämis-hankkeista on esitetty seuraavassa taulukossa vain kustannusarvio ja aloit-tamisvuosi.

Taulukko 6

TIEVERKON KEHITTÄMISHANKKEET. VUOSINA 1998-2001 ALKAVAT. PERUSSUUNNITELMA

Tie	Hanke	K.arvio Mmk	Aloitus- vuosi	H/K suhde	Huom.
Vt 7	Porvoo-Koskenkylä	310,0	1998	2,7	
Vt 1 + 25	Lohja-Lohjanharju	300,0	1999	1,8	
Mt 101,170	Kehä I Helsingissä	63,0	2000		
Vt 1-4	Pasilanväylä, Hakamäentie	350,0	2001	4,1	
Yhteensä		1023,0			

Muutossuunnitelmassa voidaan perussuunnitelman hankkeita aikaistaa. Taulukossa 7 on esitetty muutossuunnitelman hankkeet tiepiirin asettamas-sa tärkeysjärjestyksessä. Aloittamisvuodeksi on taulukkoon merkitty suunni-telmien valmistumisvuosi. Suunnitelmakauden loppupuolella olevien hank-keiden aloitusta voidaan aikaistaa yhdellä vuodella, jos päätös hankkeiden aloittamisesta tehdään suunnitelmakauden alkupuolella.

Taulukko 7

**TIEVERKON KEHITTÄMISHANKKEET, VUOSINA 1998-2001 ALKAVAT .
MUUTOSSUUNNITELMA**

Tie	Hanke	K.arvio	Aloitus-	H/K	Huom.
		Mmk	vuosi	suhde	
Vt 25	Hanko-Tammisaari (Skogby)	90,0	1998	2,2	
Mt 101	Kehä I Espoossa	500,0	1999	~9,0	
Kt 50	Kehä III Vantaankoski-Tikkurila	800,0	1999	3,3	
Vt 6	Koskenkylä-Kouvola	130,0	1999	1,4	
Kt 51	Kirkkonummi-Kivenlahti	275,0	1999	1,2	
Mt 135	Hki-Vantaan lentoasemantie	210,0	1999	2,4	
Vt 3	Haaga-Kehä III	140,0	2000	1,2	
Yhteensä		2145,0			

Tieverkon kehittämishankkeiden suunnitteluun käytetään vuonna 1997 perussuunnitelmatasolla 40,7 Mmk, johon sisältyy Vuosaaren sataman tieyhteyksien suunnittelu (6 Mmk). Muutossuunnitelmatasolla rahoitus on n.40 Mmk vuodessa.

Kehittämisen tuoteryhmittely

Tieverkon kehittämisinvestoinnit sisältävät nimettyjen hankkeiden rakennussuunnittelun ja rakentamisen budjetoidun mukaisesti. Kehittämisinvestoinnit ovat kehittämisen määrärahalla tehtäviä uusinvestointeja.

Kehittämishankkeiden suunnittelu sisältää nimettyjen hankkeiden esi-, yleis- ja tiesuunnittelun. Lisäksi tuoteryhmään kuuluvat laajat tarveselvitykset sekä liikennejärjestelmäsuunnittelu.

3.3 PERUSTIENPITO

Perustienpidon määrärahalla rahoitetaan teiden hoito ja ylläpito, lossiliikenne, perustienpidon suunnittelu, peruskorjausinvestoinnit, uusinvestoinnit ja tiehallinto sekä maksullinen myyntitoiminta.

Tiepiirin perussuunnitelman mukainen rahoitus on jaettu taulukon 8. mukaisesti tuotteille.

Taulukko 8

TUOTERYHMÄT ja -Tuotteet	Tot. 1995	Arvio 1996	PERUSSUUNNITELMA				
			1997	1998	1999	2000	2001
-Talvihoito	71,7	68,0	71,0	70,0	70,0	69,0	69,0
-Liikenneympäristön hoito	39,4	43,5	45,0	44,0	44,0	44,0	44,0
-Sorateiden hoito	10,5	9,1	10,5	10,0	9,5	9,0	8,5
-Rakenteiden ja laittei- den hoito	5,0	4,8	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
HOITO YHTEENSÄ	126,6	125,4	131,5	129,0	128,5	127,0	126,5
-Päällystettyjen teiden ylläpito	50,0	47,0	50,5	50,0	49,0	48,0	47,0
-Rakenteiden ja laittei- den ylläpito	7,0	7,2	8,0	7,0	7,0	7,0	7,0
YLLÄPITO YHTEEN- SÄ	57,0	54,2	58,5	57,0	56,0	55,0	54,0
LAUTTALIIKENTEEEN HOITO	5,6	6,3	7,0	7,0	7,0	6,5	6,5
PERUSTIENPIDON SUUNNITTELU	20,5	16,5	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0
PERUSKORJAUS IN- VESTOINNIT	49,3	20,2	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0
UUSINVESTOINNIT	128,7	82,6	83,0	77,5	77,5	79,0	78,0
TIEHALLINTO	40,0	37,0	39,0	38,5	38,0	37,5	37,0
YHTEENSÄ	427,7	342,2	357,0	347,0	345,0	343,0	340,0

Vuoden 1997 rahoitus sisältää vuodelta 1996 siirtyneitä saldoja 17 Mmk.

Perussuunnitelman mukaisten yli 10 Mmk hankkeiden perustelut on esitetty liitteessä 3.

Muutossuunnitelman mukainen rahoitus on suunniteltu taulukon 9. mukaisesti.

Taulukko 9.

TUOTERYHMÄT ja -Tuotteet	Tot.	Arvio	MUUTOSSUUNNITELMA				
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
-Talvihoito	71,7	68,0	71,0	70,0	70,0	69,0	69,0
-Liikenneympäristön hoito	39,4	43,5	45,0	44,0	44,0	44,0	44,0
-Sorateiden hoito	10,5	9,1	10,5	10,0	9,5	9,0	8,5
-Rakenteiden ja laittei- den hoito	5,0	4,8	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
HOITO YHTEENSÄ	126,6	125,4	131,5	129,0	128,5	127,0	126,5
-Päällystettyjen teiden ylläpito	50,0	47,0	50,5	53,5	75,0	75,0	75,0
-Rakenteiden ja laittei- den ylläpito	7,0	7,2	8,0	9,0	10,0	10,0	10,0
YLLÄPITO YHT	57,0	54,2	58,5	62,5	85,0	85,0	85,0
LAUTTALIIKENTEEEN HOITO	5,6	6,3	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0
PERUSTIENPIDON SUUNNITTELU	20,5	16,5	13,0	16,0	18,0	18,0	18,0
PERUSKORJAUS IN- VESTOINNIT	49,3	20,2	25,0	35,0	40,0	40,0	40,0
UUSINVESTOINNIT	128,7	82,6	83,0	122,0	143,5	145,5	146,5
TIEHALLINTO	40,0	37,0	39,0	38,5	38,0	37,5	37,0
YHTEENSÄ	427,7	342,2	357,0	410,0	460,0	460,0	460,0

Perustienpidon tuoteryhmittelyt

Talvihoito sisältää liukkauden torjunnan ja lumen aurauksen tielaitoksen uusien toimintalinjojen mukaisesti. Toimenpiteillä varmistetaan teiden mahdollisimman turvallinen liikennöitävyys ja liikenteen sujuvuus talviajan olosuhteissa.

Liikenneympäristön hoito sisältää liikenteen ohjauksen ja palvelut, tie- ja liitännäisalueiden viher- ja puhtaanapitotyöt sekä tievalaistuksen käyttökustannukset. Liikenteenohjaukseen kuuluu tiemerkintöjen, laitteiden ja varusteiden kunnossapito ja uusiminen.

Rakenteiden ja laitteiden hoito sisältää teiden kuivatusjärjestelmän, päällysteiden ja siltojen hoidon, muiden tienhen liittyvien laitteiden ja kalusteiden hoidon sekä pienten vaurioiden korjaamisen.

Sorateiden hoito sisältää tienpinnan tasauksen, paikkaamisen, pölynsidonnan ja sorastuksen.

Päällystettyjen teiden ylläpito sisältää tiepäällysteiden jyrsimisen ja pintaamisen sekä uudelleen päällystämisen. Tuotteeseen kuuluu päällysteiden reunojen täyttäminen ja koneelliset erikseen ohjelmoitavat paikkaukset. Tuotteeseen sisältyy SOP-teiden ylläpito.

Rakenteiden ja laitteiden ylläpito sisältää kuivatusjärjestelmän ylläpidon, pienet rakenteelliset korjaukset ja muiden laitteiden ja kalusteiden systemaattisen uusimisen.

Lautta- ja lossiliikenne sisältää liikenteen hoidon sopimuksiin perustuvien aikataulujen mukaisesti sekä ja kaluston kunnossapidon ja kalustoinvestoinnit.

Perustienpidon suunnittelu sisältää kaikkien perustienpidon investointihankkeiden yleis- ja tiesuunnittelutyön sekä pienehköt tarveselvitykset. Rakennussuunnittelu voidaan lukea kuuluvaksi suunnitteluun, jos se hankitaan erikseen.

Peruskorjausinvestoinnit sisältävät erillisenä hankkeina toteutettavat sora-ten, päällystettyjen teiden, siltojen ja laiturien peruskorjaukset sekä peruskorjattavien teiden päällystämisen ja pintauksen.

Uusininvestoinnit sisältävät liikenneympäristön ja liikenneturvallisuuden sekä liikenteen sujuvuuden parantamiseksi tehtäviä toimenpiteitä. Peruskorjaus- ja uusinvestointien rajapinta määräytyy sen mukaan onko kysymyksessä vanhan rakenteen peruskorjaus vai tienkohdan uudelleen rakentaminen.

Tiehallinto sisältää tiepiirin tiehallinnon organisaation kulut.

3.4 MUUT RAHOITUSMOMENTIT

Kehittämisen ja perustienpidon hakekustannuksiin sisältyy kuntien maksusitoumukset. Nämä rahoitetaan vieraiden töiden momentilta. Vieraiden töiden rahoitus perustienpidossa on n. 8 Mmk ja kehittämisessä n. 30 Mmk vuodessa.

Perustienpidon hankkeita rahoitetaan vähäisessä määrin työllisyyden turvaamiseksi tarkoitettulla rahoituksella ja EU-rahoituksella. TEN-tieverkon kehittämishankkeita ja niiden suunnittelua sekä telematiikkaa rahoitetaan myös EU:n kautta tulevalla rahoituksella.

4. TOIMINTALINJAT

4.1 TIEVERKON KEHITTÄMINEN

Tieverkon kehittämishankeilla tuetaan liikenteen sujuvuuden, liikenneturvallisuuden ja päätiestön kunnon päämäärätavoitteiden saavuttamista. Ympäristönvaikutusten arvioinnin, tiesuunnittelun ja rakentamisen yhteensovittamisella saavutetaan myös positiivisia ympäristövaikutuksia.

Kehittämishankkeiden ohjelmoinnissa on lähtökohtana hankkeiden kustannusarvio ja toteutus kokonaiskustannuksiltaan optimiaikataulun mukaisesti.

Varsinkin pääkaupunkiseudulla rakennussuunnittelun ja toteutuksen aikana kohdistuu hankkeille suunnitelmien puutteista aiheutuvan riskin lisäksi vaatimuksia, jotka vaikeuttavat kustannusarvioissa pysymistä.

Usein nämä vaatimukset ovat oikeutettuja, mutta jos niiden seurauksena työmäärät lisääntyvät, laatutaso merkittävästi paranee tai hanke laajenee, on tällaiset vaatimukset käsiteltävä suunnitelman muutoksina, jotka ensisijaisesti katetaan vastaavilla säästöillä ja ulkopuolisella rahoituksella ja vasta viimekädessä kustannusarvioiden korotuksilla.

4.1.1 TIEVERKON KEHITTÄMISEN SUUNNITTELU

Perussuunnitelman mukaisten hankkeiden suunnitelmat

Vt 7 Porvoo-Koskenkylä. Hankkeen tiesuunnitelma on tekeillä. Suunnittelu tehdään kolmessa erillisessä jaksossa. Tiesuunnitelmat valmistuvat vuoden 1997 alussa ja saadaan vahvistetuksi syksyyn mennessä ja lakisääteinen YVA-menettely päättyy keväällä 1997.

Vt 1 Lohja-Lohjanharju. Vt 1:n parantamiseksi välillä Lohjanharju-Muurla on laadittu yleissuunnitelma ja siihen liittyen YVA-selvitys, josta on saatu ympäristökeskuksen lausunto joulukuussa 1996. Toimenpide-esitys laaditaan heti ja päätös odotetaan saatavan keväällä 1997. Tiesuunnitelma käynnistetään Lohja-Lohjanharju osuudelle välittömästi päätöksen jälkeen.

Mt 101,170 Kehä I Helsingissä. Hankkeesta on laadittu tiesuunnitelma ja se on lausuntokierroksella. Vahvistusesitys laaditaan keväällä ja päätös saadaan kesällä 1997.

Vt 1-4 Hakamäentien parantaminen, Helsinki

Hankkeesta on tehty tilanvaraussuunnitelma, jonka Helsingin kaupunki on hyväksynyt ja käynnistänyt kaavamuutokset tämän pohjalta. Tiesuunnitelma valmistuu keväällä 1997 ja lienee vahvistettavissa vuoden 1997 lopulla.

Muutossuunnitelman mukaisten hankkeiden suunnitelmat

Vt 25 Hanko-Skogby. Tiesuunnitelma on valmis ja vahvistetaan alkuvuodesta 1997.

Kehä I Espoossa. Hankkeesta on laadittu kehittämissuunnitelma ja yleissuunnitelman laadinta on käynnistetty. Ympäristökeskus on joulukuussa 1996 tehnyt esityksen ympäristöministeriölle, että se tekisi päätöksen YVA-

menettelyn harkinnanvaraisesta soveltamisesta hankkeeseen. Jos ympäristöministeriö vaatii YVA-tarkastelun tekemisen, tullaan se tekemään yleissuunnittelun yhteydessä tarvittavassa laajuudessa.

Kt 50 Kehä III Vantaankoski-Tikkurila. YVA-selostus hankkeesta on valmistunut elokuussa 1996 ja yhteysviranomaisen lausunto saadaan joulukuussa 1996. Tiesuunnitelman laatiminen on käynnissä. Mikäli YVA ei aiheuta lisäselvityksiä tai muutosta suunnitelmaan, voidaan tiesuunnitelma lähettää tielain mukaiseen käsittelyyn alkuvuodesta 1997 ja vahvistusesitys laatia syksyllä 1997.

Vt 6 Koskenkylä-Kouvola. Uudenmaan piirin osalla hanke jakautuu viiteen tiesuunnitelmaan vanhan tien parantamiseksi. Tiesuunnitelmat ovat valmiina ja osa niistä on vahvistettu. Väliltä Koskenkylä-Lapinjärvi tullaan 1997 tekemään tarveselvitys tien toteuttamisesta valtatieksi osittain uudella linjalla.

Kt 51 Kirkkonummi-Kivenlahti. Hankkeesta on valmis tiesuunnitelma, joka on ollut tielain mukaisessa käsittelyssä ja vahvistuspäätös saadaan keväällä 1997. Hankkeesta tullaan vuoden 1997 aikana tekemään lisäselvitys vaihteiden toteuttamisesta.

Mt 135 Lentoasemantie. Hankkeen tiesuunnitelmat ovat valmiina. Pohjoisosan vahvistusesitys on laadittavana ja eteläosan suunnitelma on lähdössä tielain mukaiseen käsittelyyn.

Vt 3 Haaga-Kehä III. Hankkeen kehittämissuunnitelma tarkistetaan vuoden 1997 aikana. Hanke tullaan toteuttamaan pienempinä erillisinä osina.

TTS-kauden kehittämisen perus- ja muutossuunnitelman ulkopuolisten hankkeiden suunnitelmat.

E-18 hankkeet:

Kt 50 parantaminen välillä Vanhakartano-Vantaankoski. Yleissuunnitelma valmistuu keväällä 1998, vaatii mahdollisesti YVA:n.

Vt 7 välillä Koskenkylä-Loviisa toisen ajoradan rakentaminen. Yleissuunnitelma valmistuu syksyllä 1998, vaatii mahdollisesti YVA:n.

Vt 1 moottoritien rakentaminen välillä Lahnajärvi-Lohja. Lohja-Salo tieyhteyttä koskeva YVA tehty 1996, tiepiirin toimenpidepäätösesitys 1/97. LM:n päätös saataneen keväällä 1997, jonka jälkeen voidaan aloittaa tiesuunnitelman tekeminen.

Muut suunnitteluhankkeet.

Kehä II välillä mt 110-Vt 3. Esisuunnitelma, Kehä II:n jatkeen vaikutuksien arviointi yhteistyössä kaavoittajien kanssa, aloitetaan vuonna 1997.

Mt 110 välillä Viherlaakso-Kilo. Tiesuunnitelman tarkistus, suunnitelma valmistuu vuoden 1997 loppuun mennessä. Vuonna 1992 valmistuneen tiesuunnitelman tarkistus ottaen huomioon mahdollinen kehä II:n jatke valtatielle 3.

Kt 51 välillä Suomenoja-Matinkylä. Yleissuunnitelma valmistuu keväällä 1998

Kt 45 Ruotsinkylä-Nummi. Yleissuunnitelma valmistuu vuoden 1997 loppuun mennessä. Hankepäättösesitys 12/97, jossa esitetään luovuttavaksi Hyrylän läntisen ohikulkutien varauksesta. Yleissuunnitelmassa selvitetään nykyisen tien parantamistarve kunnan maankäytön suunnittelun kanssa samanaikaisesti.

4.1.2 TIEVERKON KEHITTÄMISEN TOTEUTUS

Keskeneräiset kehittämishankkeet.

Keskeneräisistä hankkeista Kt 51 Matinkylä-Helsinki valmistuu kokonaisuudessaan vuonna 1997.

Kehä III (Kt 50) Muurla-Vanhakartano hankkeesta väli Muurla-Vt 1 valmistuu liikenteelle vuonna 1997 ja kokonaisuudessaan vuonna 1998.

Vt 7 Koskenkylä-Loviisa ja Kt 45 Pakinkylän eritasoliittymä valmistuvat liikenteelle vuonna 1998.

Helsinki-Tampere radan tiejärjestelyhankkeet valmistuvat ratatöiden edistymisen mukaan vuonna 1998. Hankkeen kustannusarvio, 76 Mmk, ei ole riittävä. Korotustarve selviää, kun kuntien ja ratahallintokeskuksen osuuksista on päästy sopimukseen.

Hankkeesta Mt 102 Kehä II Länsiväylä-Turuntie valmistuu osuus Länsiväylä-Turunväylä yleiselle liikenteelle vuonna 1999 ja hanke kokonaisuudessaan vuonna 2000.

Yksityisellä jälkirahoitusmenettelyllä rakennettava Vt 4 Järvenpää-Lahti valmistunee liikenteelle vuonna 2000.

Tiepiirin kehittämishankkeiden hankeperustelut lyhennettynä on esitetty luetelomuodossa. Liitteessä 1 on esitetty lyhentämättömät hankekuvaukset.

Perussuunnitelman mukaiset kehittämishankkeet.

Vt 7 (E18) Porvoo-Koskenkylä. E18 kuuluu Pohjolan kolmioon, joka on EU:ssa priorisoitu tärkeimpien kehitettävien liikenneyhteishankkeiden joukkoon. Suunnitelman mukaiset toimenpiteet parantavat merkittävästi tieosan liikenteenvälityskykyä ja liikenneturvallisuutta. Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,7.

VT 1 Lohja-Lohjanharju. Valtatie 1 (E18) on moottoritie Helsingistä Lohjanharjulle (Lieviö). Valtatie 1 välillä Lieviö-Salo tehdään moottoritieksi LM:n v.1990 tekemän hankepäättöksen mukaisesti. Ennen Lohja-Muurla osuuden rakentamista Vt 25 parannetaan Lohjan suuntaan nelikaistaiseksi nykyiselle paikalleen välillä Suurlohjankatu-Vesitorni. Heva-onnettomuuksien arvioidaan vähenevän 20 %:lla (2 kpl/v). Hyötykustannussuhde on 1,8.

Mt 101, 170 Kehä I Helsingissä. Hankkeen taustalla ovat pääkaupunkiseudun yleisten teiden verkon muodostamiseen liittyvät järjestelyt. Kehä I kehitetään vaiheittain pitkällä aikavälillä. Tämän hankkeen toimenpiteet muodostuvat pikaparanusluontoisista liikenteellisten kohteiden toimenpiteistä sekä melunsuojauksesta. Liikenteellisiä parantamiskohteita ovat eritasoliittymien hidastus- ja kiihdytyskaistojen parantaminen, liittymien välisten lisäkaistojen rakentaminen sekä joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyt.

Vt 1- 4 Hakamäentien parantaminen, Helsinki. (1-vaihe) Hakamäentie on nykyisin merkittävä poikittaisyhteys Helsingin alueella. Katu yhdistää valtatiet 1, 3 ja 4/7. Hakamäentie on osittain 2-ajoratainen ja Pasilassa 3-kaistainen. Pasilan liikenne kasvaa maankäytön myötä. Suunnitelman mukaiset toimenpiteet parantavat liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta sekä poikittais- että säteittäissuunnissa. Yhdessä alueen joukkoliikennejärjestelyjen kanssa ne mahdollistavat alueelle suunnitellun maankäytön lisäyksen. Hankkeen hyötykustannussuhde on 4,1.

Muutossuunnitelman mukaiset kehittämishankkeet.

VT 25 Hanko-Skogby. Valtatie 25 on geometrialtaan huono ja poikkileikkaukseltaan kapea. Hangon tuontisataman kuljetusten osuus on tieosalla n. 14%. Liikenteen ennustetaan kasvavan 40 %:lla vuoteen 2020 mennessä. Tien geometria parannetaan rakentamalla tie osaksi uuteen paikkaan. Toimenpiteet parantavat liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta. Tielle rakennetaan laajat pohjavedensuojaukset. Hyötykustannussuhde on 2,2 ja ilman pohjaveden suojaustoimenpiteitä 3,3.

Mt 101 Kehä I Espoossa. Kehä I on pääkaupunkiseudun ja Espoon eteläisen osan tärkein ja poikittaisyhteys. Tie on kaksiajoratainen ja 2+2 -kaistainen. Tien turvallisuus on äärimmäisen huono, sen liittymät ovat koko seudun vaarallisimpia. Kehä I on myös joukkoliikenteen runkoväylä. Kehä I:n tasoliittymät korvataan eritasoliittymillä ja liikennetilaa kehitetään joukkoliikennettä suosivaksi. Toimenpiteiden kohdistuessa nykyiseen liikennetilaan niiden haittavaikutukset lähiympäristöön ovat hallittavissa. Hankkeen hyötykustannussuhde on 8 - 9. Hanke on toteutettavissa vaiheittain. Osahankkeiden hyötykustannussuhteet vaihtelevat välillä 2 - 11.

Kt 50 Kehä III Vantaankoski-Tikkurila. Kehä III (kt 50) on pääkaupunkiseudun toinen tärkeä poikittaisyhteys ja osa kansainvälisesti tärkeää Eurooppatie E18 tietä. Kehä III:n on Helsinki-Vantaa lentoaseman maaliikenteen tärkeimpiä syöttöyhteyksiä sekä Vuosaaren sataman tavaraliikennevirtojen välittäjänä. Kehä III:a parannetaan nykytilassa rakentamalla tasoliittymät eritasoliittymiksi ja täydentämällä rinnakkaista katuverkkoa. Suunnitelmat sisältävät meluntorjunta- ja ympäristöhoitotoimenpiteet. Hyötykustannussuhde on 3,3.

VT 6 Koskenkylä-Kouvola. Valtatien 6 Koskenkylä-Kouvola osuuden pituus on 55 km, josta Uudenmaan piirin osuus on 31 km. Tien ongelmana on huono geometria, poikkileikkauksen kapeus ja suuri liittymätiheys. Tie parannetaan nykyiselle paikalle. Liittymät kanavoidaan, poikkileikkauksia levennetään ja rakennetaan ohituskaistoja. Toimenpiteet parantavat liikenneturvallisuutta ja tien liikennöitävyyttä. Hankkeen hyötykustannussuhde 1,4.

KT 51 Kirkkonummi-Kivenlahti. Kantatie 51 on osuudella Kirkkonummi-Kivenlahti yksiajoratainen ja sen liittymät ovat Kehä III:n eritasoliittymää lukuunottamatta tasoliittymiä. Tie on ruuhkautunut ja liikenne on hakeutunut rinnakkaiselle katuverkolle. Jorvaksentie parannetaan moottoritieksi. Liittymät rakennetaan eritasoliittymiksi ja rinnakkaista tieverkkoa täydennetään. Meluntorjuntatoimenpiteitä tehdään tarvittavassa laajuudessa. Toimenpiteet parantavat merkittävästi tieosan liikennöitävyyttä ja liikenneturvallisuutta. Hyötykustannussuhde on 1,2.

Mt 135 Lentoasemantie. Lentoasemantie on Helsinki-Vantaa lentoaseman pääyhteys ympäröivään liikenneverkkoon. Tie on yksiajoratainen ja ruuhkautunut jolloin liikennettä on siirtynyt muille reiteille mm. Ilmailutielle. Liikenteen kasvuun vaikuttaa lentoaseman maaliikenteen lisäksi lähiympäristön maankäytön tehostuminen. Lentoasemantie parannetaan kaksiajorataiseksi ja liittymät rakennetaan eritasoliittymiksi. Hanke on osa Kehä III:n (E18) parantamista. Toimenpiteet turvaavat lentoaseman maaliikenteen toimivuuden ja toimintavarmuuden. Tien liikenneturvallisuus paranee tasoliittymien poistussa. Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,4.

VT 3 Haaga-Kehä III. Valtatien 3 osuus Haaga-Kehä III on rakennettu nykyiseen muotoonsa 1970-luvulla. Sen jälkeen on tehty pienehköjä liikenteellisiä pikaparannustoimenpiteitä. Tieosan suurimpia ongelmia ovat liittymien huono toimivuus, joukkoliikenteen hitaus ja pysäkkijärjestelyt, liikenneturvallisuus sekä liikenteen meluhaitat. Tieosaa kehitetään vaiheittain. Ensimmäinen parantamisvaihe käsittää bussikaistojen rakentamisen, eritasoliittymien pikaparannuksen sekä meluntorjunnan täydentämisen. Valtatien 3 osuuden Haaga - Kehä III toimivuus ja toimintavarmuus pääkaupunkiseudun merkittävänä säteettäisenä pääväylänä turvataan. Hankkeen hyötykustannussuhde on 1,2.

4.2 PERUSTIENPITO

Perustienpidon tuotteilla tuetaan pääasiassa tiestön kunnon, hoitotason, liikenneturvallisuuden ja ympäristön päämäärätavoitteiden saavuttamista, sekä jossain määrin liikenteen sujuvuustavoitteen saavuttamista.

Talvihoidon laatu pidetään pääteillä nykyisellä tasolla. Ennakkosuolaukseen panostetaan edelleen päämääränä entistä tehokkaampi liukkauden torjunta ja suolan käytön vähentäminen. Tuotannon kelikeskuksen toimintaa kehitetään talvihoitoa ohjaavaksi.

Päätieverkon ulkopuolisten teiden talvihoidon taso pyritään pitämään nykyisenä. Laatutaso saattaa jossain määrin heiketä siksi, että toimenpiteet mitoitetaan aiempaa tarkemmin laatutasovaatimusten mukaisiksi.

Laatutasoluokituksessa on osa tiestöstä voidaan pitää talvella polannepin-
taisenä. Jos talven sää todetaan kehittyvän sellaiseksi, että polannetta ei saada pysymään liikenneturvallisuutta vaarantamatta, muutetaan tällaisten teiden hoitoluokka kesken talvea.

Tiepiirille tulevat suunnitelmakaudella uusina teinä kunnossapidettäviksi mm. Kehä I Helsingin alueella (16 km), Kehä II (6,6 km) ja Koskenkylä-Lovii-
sa (14,4 km). Lisäksi kaistojen ja ramppien määrä lisääntyy Länsiväylällä, Kehä III:lla ja Tuusulantiellä.

Talvihoidon rahoitustarve on lisääntyvästä tiestöstä huolimatta lievästi laskeva sekä perus- ja muutossuunnitelmassa. Onnistuminen edellyttää, että tiepiirin tuotanto tehostaa toimintaansa ja hoitotoista syntyy todellista kilpailua, kun työt avataan asteittain avoimeen kilpailuun.

Liikenneympäristön hoito tehdään laatutasomääritysten mukaisesti. Uudenmaan merkitys Suomi-kuvan antajan on suuri. Siksi TEN-tieverkon ja kehäväylien liikenneympäristön hoidon laadusta ei voida tinkiä. Lisääntyvä tieverkko lisää merkittävästi hoitotoita suunnitelmakauden loppupuolella. Luonnon- ja maisemanhoidon osuutta on lisätty tienvarsinurmien kunnossa-

pidossa lisäämällä kukkivaa kasvillisuutta ja vähentämällä niittokertoja sekä ajoittamalla niitot syyskesään.

Työmäärien lisääntymisestä huolimatta rahoitustarve on suunniteltu pysyvän nykyisellä tasolla sekä perussuunnitelmassa että muutossuunnitelmassa.

Sorateiden hoito on Uudellamaalla lievästi ongelmallista. Sorateiden kunto on läänin eri alueilla erilainen. Sorapintaisista teistä (902 km) on n. 35 km niin vilkasliikenteisiä, että ne tulisi tienkäyttäjän ja tienpitäjän kustannusten optimoimiseksi kunnostaa ja päällystää. Perussuunnitelman rahoitustasolla sorateita voidaan päällystää vain hyvin rajoitetusti valikoiden.

Sorateiden hoidon rahoitustaso on suunnitelmakaudella lievästi laskeva. Perussuunnitelman rahoitustasolla tämä merkitsee sitä, että sorateiden hoidon työmenetelmiä ja laadunvalvontaa kehitetään ja toimenpiteet ohjataan kunnoltaan heikoimmille teille. Muutossuunnitelman rahoitustasolla sorateiden hoidon taso voidaan pitää läänin alueella yhtenäisenä perusparantamalla heikoin tiestö ja päällystämällä vilkkaimmat soratiet.

Rakenteiden ja laitteiden hoito on perus- ja muutossuunnitelmassa arvioitu pysyvän nykyisellä tasolla. Tämän tuotteen laatuun tulee suunnitelmakaudella kiinnittää huomiota, sillä hoitotöiden laiminlyönti johtaa nopeasti kallisiin ylläpito- ja peruskorjausinvestointeihin. Tuotteen hinnoitteluun vaikuttaa suuresti se, miten tämä tuote yhdistetään muihin kilpailutettaviin tuotteisiin.

Päällystettyjen teiden ylläpito suunnataan perussuunnitelmassa siten, että pääteiden pintakunto pysyy nykyisellä tasolla. Tämäkin edellyttää työmenetelmien ja materiaalien jatkuvaa kehittämistä. Perussuunnitelman rahoitustasolla jouduttaneen tinkimään alemman luokan tiestön kunnosta ja pääteidenkin kunnan ylläpitäminen vaikeutuu suunnitelmakauden lopulla.

Muutossuunnitelman rahoitustaso vastaa päällystettyjen teiden inventoinnin suositusta rahoituksesta, jolla päällystetty tieverkko voidaan pitää nykykunnossa. Tämäkään taso ei vielä ole optimikuntotaso. Sen saavuttaminen vaatisi huomattavan lisäpanostuksen kahdelle vuodelle.

Rakenteiden ja laitteiden ylläpito vaatii suunnitelmakaudella lisääntyvää laatutason seurantaa. Perussuunnitelman rahoitustasolla laatu voidaan pitää nykyisenä, muutossuunnitelman rahoitustasolla ylläpidon laatutasoa voidaan kohottaa ja säästää siten peruskorjausinvestoinneissa.

Lautta- ja lossiliikenne hoidetaan tuotannon kalustolla kahdella lossipaikalla. Losseja ei korvata suunnitelmakaudella siltarakenteilla.

Perustienpidon hankkeiden suunnittelua erillisenä tuotteena vähennetään suunnitelmakaudella liittämällä rakennussuunnittelua hankkeisiin.

Niissä hankkeissa, joissa tielain mukaista tiesuunnitelmaa ei tarvita, menettely edellyttää nykyistä käytäntöä tarkempaa tehtävänantoa ja lopputuotteen kuvausta sekä tavoitehinnan määrittelyä sekä suunnittelulle että tuotannolle. Hankkeissa, joissa tiesuunnitelma tarvitaan, tiesuunnitelma tilataan erillisenä tuotteena. Näitä suunnitelmia koskevissa sopimuksissa on määriteltävä, tehdäänkö lisäksi erillinen rakennussuunnitelma vai tehdäänkö rakennussuunnitelma osana hankkeen toteutusta. Viimeksi mainitussa tapauksessa tiesuunnitelmassa annetaan selvät lähtökohdat ja laatuvaatimukset rakennussuunnittelulle.

Erillisenä tuotteena tehtävän perustienpidon volyymi arvioidaan pysyvän samana suunnitelmakauden ajan. Muutossuunnitelmassa volyymia on kasvatettu investointihankkeiden volyymin lisäyksen suhteella.

Peruskorjausinvestoinnit painottuvat perussuunnitelmassa päällystettyjen teiden peruskorjauksiin ja siltojen peruskorjauksiin ja vain rajoitetusti vilkkaimpien sorateiden peruskorjauksiin ja päällystämiseen.

Muutossuunnitelmalla voidaan perussuunnitelman painotuksia tehostaa ja lisäksi panostaa vilkkaiden sorateiden kunnostamiseen ja päällystämiseen. Ohjelman toteutuksella pyritään hoito- ja ylläpitomenojen alentamiseen suunnitelmakauden loppupuolella.

Uusininvestoinnit painottuvat liikenteen sujuvuus-, liikenneturvallisuus-, ja ympäristötavoitteiden mukaisiin hankkeisiin. Perussuunnitelman alkuvuosina hankevalikoimalla tuetaan tulostavoitteiden saavuttamista vain tyydyttävästi, sillä aikaisemmin aloitetut, mm. elvytyshanke, sitovat huomattavasti rahoitusta. Pääkaupunkiseudun investointiohjelman mukaiset hankkeet priorisoidaan ja niitä toteutetaan perussuunnitelman rahoituksen antamien mahdollisuuksien mukaisesti. Telemaattisen liikenteen ohjaus- ja informointijärjestelmän rakentaminen sopeutetaan rahoitukseen.

Perussuunnitelmalla poistuu tieverkolta 5 painorajoitettua siltaa. Suunnitelmakaudella suojataan tiestöä 10 km tärkeillä pohjavesialueilla, vähennetään meluhaittoja 15 000 asukkaalta ja parannetaan 1-2 taajaman liikenneympäristöä vuosittain.

Arvoympäristöissä toteutettavissa hankkeissa otetaan huomioon erityisesti ympäristöolosuhteet ja niiden ainutlaatuisuus. Suunniteltaessa teitä arvokkailla maisema-alueilla toimii tiepiiri yhteistyössä ympäristökeskuksen ja maakuntamuseon kanssa.

Muutossuunnitelmalla on mahdollisuus nopeuttaa perussuunnitelman hankkeiden toteutusta, toteuttaa pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmähankkeet pääasiassa ohjelman mukaisesti ja rakentaa liikenteenhallintajärjestelmä kohtuullisen nopeasti.

Yli 10 Mmk:n uusinvestointihankkeet.

Mt 1456 Järvenpää-Vähänummi liikennevalo-ohjaus. Hanke käsittää neljän tasoliittymän valo-ohjauksen rakentamisen. Liittymät ruuhkautuvat ajoittain. Järvenpään kaupunki osallistuu hankkeen toteutukseen.

Pt 11547 Tuomarinkylä-Tammisto jkp-tie + kiertoliittymä Tieosuus on vaarallinen kevyelle liikenteelle. Hanke käsittää kevyen liikenteen väylän (1,8 km) rakentamisen paikallistien varteen välille Tuomarinkylä- Tammiston eteläinen eritasoliittymä, kahden alikulkukäytävän sekä kevyen liikenteen vesistösillan ja linja-autopysäkkijärjestelyjen rakentamisen. Yhdyskunnantien liittymä muutetaan kiertoliittymäksi.

Mt 110 Veikkolan taajamatiet. Maantie 110 Veikkolan kohdalla on osa entistä Helsingin ja Turun välistä valtatieyhteyttä, jonka ilme taajamassa on säilynyt valtatiemäisenä. Tämä aiheuttaa taajaman maankäytölle estevaikutuksen. Tiheä liittymäväli ja huono sijainti sekä kevyen liikenteen verkoston puutteellisuus heikentävät taajaman liikenneturvallisuutta. Hanke käsittää maantien 110 parantamisen 3,2 kilometrin osuudella taajamatieksi. Hanke sisältää myös pohjaveden suojaustoimenpiteitä.

Mt 167 Orimattilan keskusta. Orimattilan keskustan ongelmia ovat väljä poikkileikkausmitoitus, selkiintymätön ajotila, suuret ajonopeudet, kevyen liikenteen turvattomuus ja väylästön puutteellisuus. Hanke parantaa Orimattilan keskustan yleisten teiden liikenneturvallisuutta selkeyttämällä ajotilaa ja liittymäjärjestelyjä.

Mt 132 välillä Vihtijärvi-Hämeen piirin raja. Mt 132 on yhteys Lopen talousalueelta pääkaupunkiseudulle suuntautuvalla liikenteelle. Vihtijärven ja Hämeen tiepiirin rajan välinen tieosuus on Uudenmaan tiepiirin alueella ainoa tieosa Keimolan ja Lopen välisestä maantiestä, jota ei ole parannettu. Sen geometria ja poikkileikkaus ei täytä seututie-luokkaisen tien vaatimuksia. Hanke käsittää tieosan geometrian sekä rakenteen parantamisen.

Mt 1605 välillä Särkijärvi-Juornaankylä. Tie on geometrialtaan ja rakenteeltaan erittäin heikkokuntoinen. Hanke käsittää maantien geometrian ja rakenteen parantamisen 5 km osuudella sekä kevyen liikenteen väylän rakentamista 4 km. Hanke on I-vaihe Porvoon-Myrskylän välisen maantien parantamishanketta.

Vt 4 välillä Herttoniemen teollisuusraide-Kehä I. Maankäytön lisäys Viikin alueella edellyttää Pihlajanmäentien ja Vt 4 liittymän liikennejärjestelyjen muuttamista sekä meluseinän rakentamista Vt 4:n varteen. Hanke käsittää Vt 4:n leventämisen, linja-autoramppien rakentamisen, melusuojausta sekä katujärjestelyjä.

Sköldvikin uusi tieyhteys. Sköldvikin teollisuusalueelle on mt 148 ainoa yleinen tieyhteys. Tietä käyttää arkisin yli 1000 raskasta ajoneuvoa ja yli 4000 henkilöautoa. Hanke käsittää uuden tieyhteyden rakentamisen Sköldvikin teollisuusalueelle Sipoon ja Porvoon maalaiskunnan rajan tuntumaan.

Mt 1494 Nikkilä-Pornainen. Tie on geometrialtaan heikko ja poikkileikkaukseltaan kapea ja tämä vaikeuttaa kevyen liikenteen liikkumista tiellä. Hanke käsittää tien suuntauksen parantamisen ja rakenteen parantamista.

5. VAIKUTUKSET

Liikenteen sujuvuus

Suunnitelmakauden liikenne-ennusteen ja perusohjelman mukaisten kehittämishankkeiden toteuttamisen seurauksena pääteiden ruuhkautuneisuus lisääntyy. Muutossuunnitelman kehittämishankkeet eivät ehdi vaikuttaa tilastolliseen liikenteen sujuvuuteen suunnitelmakaudella.

Tiestön kunto

Tieverkon liikennöitävyys heikkenee perussuunnitelman mukaisella rahoituksella. Vaikka hoitotöihin ohjataan perus- ja muutossuunnitelmissa sama rahoitus, tiestön kunnan heikkeneminen perussuunnitelman mukaisella rahoituksella nostaa hoitokustannuksia, mikä toimintalinjojen mukaisesti näkyy ensimmäisenä päätieverkon ulkopuolisilla teillä.

Tieverkon kunto heikkenee perussuunnitelman mukaisella rahoituksella. Toimintalinjojen mukaisesti pääteiden pintakunto pyritään pitämään nykyisellä tasolla. Sen seurauksena alemman tieverkon kunto alenee.

Liikenneturvallisuus

Tiepiiriin tulee saavuttaa vuosittain noin seitsemän henkilövahinko-onnettomuuden laskennallinen vähentymä vuosittain, jotta Tielaitokselle asetettu tavoite toteutuisi.

Perussuunnitelman mukaisella rahoituksella tavoitteen saavuttaminen yleisesti hyväksyttävillä toimenpiteillä ei ole mahdollista. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää muutossuunnitelman mukaista perustienpidon rahoitustasoa. Tämä rahoitustaso on sama kuin vuonna 1991, jolloin Tielaitokselle asetettiin Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukainen liikenneturvallisuuštavoite.

Ympäristövaikutukset

Tiehankkeissa, jotka eivät ole lakisääteisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn mukaisia, ympäristövaikutukset selvitetään kattavasti ja tiepiiri on tiiviisti yhteydessä ympäristö- ja muihin viranomaisiin sekä intressipiireihin.

TTS:n liittyvää ympäristövaikutusten arviointia kehitetään seuraavia toiminta- ja taloussuunnitelmia laadittaessa:

Melusuojauksilla suojataan vuosina 1997-2001 arviolta noin 15 000 asukasta. Kehittämishankkeisiin liittyy meluntorjuntakohteiden toteuttamista ja erillisiä meluntorjuntahankkeita toteutetaan seitsemän kappaletta. Vuonna 1997 tarkistetaan meluntorjuntahankkeiden kiireellisyysjärjestystä.

Pohjaveden suojauksia tehdään TTS-kaudella arviolta noin kymmenellä tiekilometrillä ja erillisiä pohjavedensuojauksia kaksikappaletta. TTS-kauden hankkeista esim. Vt 25 Hanko-Skogby kehittämishankkeessa pohjaveden suojauskustannukset ovat noin 30 % hankkeen kokonaiskustannuk-

sista ja Vt 1/Vt 25 Lohja-Lohjanharju kehittämishankkeessa pohjaveden suojauskustannukset ovat noin 13 Mmk. Luiskasuojauksia rakennetaan uusilla teillä kaikille I luokan pohjavesialueille ja vanhoille teille tarvittaessa. Suojaustarpeesta neuvotellaan ympäristökeskuksen kanssa. Maa-ainesten otto-toiminta I ja II luokan pohjavesialueilla pyritään lopettamaan.

Luonnon- ja maisemanhoito otetaan huomioon tienvarsinurmien kunnossapidossa. Lisätään kukkivaa kasvillisuutta ja vähennetään niittoja ajoittamalla ne syyskesään.

Taajamahankkeita toteutetaan tavoitteiden mukaisesti 1-2 hanketta vuosittain.

Arvoympäristöissä toteutettavissa hankkeissa otetaan huomioon erityisesti ympäristöolosuhteet ja niiden ainutlaatuisuus. Suunniteltaessa teitä arvokkailla maisema-alueilla ollaan yhteistyössä ympäristökeskuksen ja maakuntamuseon kanssa.

Tienpidosta aiheutuvien päästöjen vähentämiseksi tai vähintään ohjearvoihin pääsemiseksi käytetään erilaisia menetelmiä, kuten esim. liikenteenhalintaa, jonka avulla voidaan vähentää tarpeetonta liikennettä, parantaa liikenteen sujuvuutta ja lisätä joukkoliikenteen osuutta.

Tarjotun tason vastaavuus

Toiminta- ja taloussuunnitelman mukaisilla toimenpiteillä ja rahoituksella voidaan vastata kysyntään perussuunnitelmatasolla tuskin tyydyttävästi.

Sujuvuustavoitteita ei täysimääräisesti saavuteta, kuten ei myöskään liikenneturvallisuuštavoitteita. Ympäristöä suojaavia ja parantavia toimenpiteitä voidaan tehdä vain rajoitetusti.

Perussuunnitelman mukaisella perustienpidon ohjelmalla pääkaupunkiseudun liikenneinvestointien toteuttamisohjelmassa ajoitettuja tiehankkeita joudutaan siirtämään myöhemmin toteutettavaksi, Kehä I:n Helsingin alueen kunnostamiseen ei voida osoittaa tarvittavaa rahoitusta kuten ei myöskään telemaattisen liikenteen ohjaus- ja infojärjestelmän rakentamiseen.

Perussuunnitelman mukaisella rahoituksella uhkaavat lisääntyä ns. väliinpu-toavat hankkeet. Nämä hankkeet eivät mahdu kehittämishankkeiden ohjelmiin, mutta ovat liian suuria perustienpidon hankkeina toteutettavaksi. Tällaisten hankkeiden kustannusarvioiden summa Uudenmaan tiepiirissä on nyt jo runsaat 600 Mmk.

Tiepiirissä on 35 km sorateitä, joiden keskimääräinen vuorokausiliikenne on yli 300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tienkäyttäjän ja tienpitäjän kustannusten optimointi edellyttää näiden tieosien kunnostamista ja päällystämistä. Perusohjelmaan rahoitustasolla vilkasliikenteisiä sorateitä voidaan päällystää vain rajoitetusti.

TIEVERKON KEHITTÄMISEN HANKEPERUSTELUT

KEHITTÄMISEN PERUSSUUNNITELMAN MUKAISET HANKKEET

VT 7 PORVOO-KOSKENKYLÄ

Nykyiset olosuhteet

E 18 kuuluu Pohjolan kolmioon, joka on EU:ssa priorisoitu tärkeimpien kehitettävien liikenneyhteyshankkeiden joukkoon. Valtatie 7 (E 18) osuus Hara-backa-Rita on rakennettu moottoriliikennetieksi 1980-luvun alussa. Tien liikennemäärät ovat kasvaneet vuodesta 1990 vuoteen 1994 6 % vuodessa. Vuonna 1995 liikenteen kasvu on ollut 10 %. Liikennemäärien kasvuun tulevat vaikuttamaan mm. Venäjän liikenteen vaihtelut. Tieosuuden liikennemäärät ovat olleet v. 1995 11 000-13 000 ajoneuvoa/d ja ennusteiden mukaan 21 000-24 000 ajoneuvoa/d vuonna 2020. Raskaan liikenteen osuudet ovat vastaavasti 16-19 %. Tien ohitusmahdollisuudet ovat puutteelliset, tiejakson pituus on 23 km ja ohituskelpoisia osuuksia on vain n. 20 %. Ohitusosuudet ovat pääosin alle 700 m pituisia. Tiejaksolla on tapahtunut vuosina 1990-1995 lähes 50 henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta. Yleisin onnettomuustyyppi on ollut kohtaamisonnettomuus. Todennäköistä on, että tien turvallisuus tulee jatkossa huononemaan.

Suunnitelma

Perustoimenpiteenä on toisen ajoradan rakentaminen koko osuudelle nykyisen ajoradan eteläpuolelle. Pernajanlahden ympäristöllisesti arvokkaalle alueelle uusi ajorata sijoittuu nykyisen tien pohjoispuolelle.

Vaikutukset

Toimenpiteet parantavat merkittävästi tieosan liikenteenvälityskykyä ja nykyisten ruuhkautuneiden ja liikenneturvallisuudeltaan vaarallisten osuuksien ajo-olosuhteita. Toisen ajoradan rakentaminen ja liittymien parantaminen, eivät aiheuta olennaisia muutoksia tien lähiympäristössä.

Talous

Hankkeen kustannukset ovat 310 Mmk. Kustannukset jakautuvat osuuksittain seuraavasti: Harabacka-Rita 85 Mmk, Rita-Vanhakylä 165 Mmk, Vanhakylä-Koskenkylä 60 Mmk. Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,7.

VT 1 LOHJA-LOHJANHARJU

Nykyiset liikenneolosuhteet

Valtatie 1 (E 18) on nykyisin moottoritie Helsingistä Lohjanharjulle (Lieviö). Tästä Saloon se on standardiltaan puutteellinen sekaliikennetie, joka on rakennettu pääosin 1930-luvulla. Nykyluonne Hiidenveden kohdalla on 9500 autoa/vrk ja liikenne ruuhkautuu alhaisen tiestandardin vuoksi herkästi. Valtatie 1 on tarkoitus kehittää moottoriväyläksi liikenneministeriön v 1990 tekemän hankepäätöksen mukaisesti (linjaus Lohjan keskustan pohjoispuolitse). Lohjan kaupungin keskusta sijaitsee valtatie 25 varrella noin 10 km valtatie 1 liittymästä (Lohjanharju) Karjaan suuntaan. Nykyluonne on 13000 ajoneuvoa/d. Teollisuuden raskas liikenne ja suuri liittymätiheys tekevät liikenneolosuhteista ruuhkaiset ja vaaralliset. Tie sijaitsee tärkeällä pohjavesialueella. Liikenteen arvioidaan kasvavan nykyverkolla 50-60 % vuoteen 2010 mennessä.

Suunnitelma

Hanke muodostaa osan Eurooppatietä E 18. Ensivaiheena ennen Lohja-Muurla osuuden rakentamista parannetaan Lohjan paikallisia liikenneoloja sekä kytkentää Helsingin suuntaan. Vt 25 nelikaistaistetaan nykyisellä paikallaan välillä Suurlohjankatu-Vesitorni. Vesitornilta Muijalaan (nykyinen moottoriliikennetien alkupiste) toteutetaan moottoritie, jolloin vastaava Vt 25:n jakso jää palvelemaan maankäytön tarpeita.

Vaikutukset

Hanke parantaa valtatie 25 ja Lohjan sisääntuloliikenteen olosuhteita ratkaisevasti. Nykyinen vt 25 vesitornin ja Muijalan välillä on harjulla keskellä tärkeää pohjavesialuetta. Myös moottoriväylä tulee harjun juureen pohjavesialueelle, mutta sen rakenteissa voidaan ottaa pohjaveden suojele huomiioon paremmin, kuin vanhalla tiellä on mahdollista. Henkilövahinko-onnettomuuksien arvioidaan vähenevän 20 %:lla (2 kpl/v).

Talous

Hankkeen rakentamiskustannukset ovat 300 Mmk toteutettaessa tie moottoritienä, hyötykustannussuhde on tällöin 1,8. Hanke on edullisinta toteuttaa suoraan moottoritienä.

MT 101, MT 170 KEHÄ I HELSINGISSÄ**Nykyiset liikenneolosuhteet**

Hankkeen taustalla ovat pääkaupunkiseudun yleisten teiden verkon muodostamiseen liittyvät järjestelyt. Tielaitos ja Helsingin kaupunki ovat sopineet seudun tärkeimmän poikittaisväylän muuttamisesta kaupungin ylläpitämästä kadusta yleiseksi tieksi. Kehä I kehitetään vaiheittain pitkällä aikavälillä.

Suunnitelma

Tämän hankkeen toimenpiteet muodostuvat pikaparannusluontoisista liikenteellisten kohteiden toimenpiteistä sekä melunsuojauksesta. Liikenteellisiä parantamiskohteita ovat eritasoliittymien hidastus- ja kiihdytyskaistojen parantaminen, liittymien välisten lisäkaistojen rakentaminen sekä joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyt. Melunsuojaustoimenpiteet kattavat lähes koko suojaamattoman tieosan (vähennetään n. 30 000 asukkaan meluhaittoja). Nykyinen liikennemäärä kuormitetuimmilla tieosuuksilla on 45 000 - 55 000 ajon./vrk. Liikenteen ennustetaan kasvavan 50 %:lla vuoteen 2020 mennessä.

Talous

Hankkeen kustannukset ovat 63 Mmk, josta Kehä I:lle kohdistuu 48,6 Mmk ja Itäväylälle 14,4 Mmk.

Vt 1- 4 PASILANVÄYLÄ, HAKAMÄENTIEN PARANTAMINEN, HELSINKI**Nykyiset liikenneolosuhteet**

Hakamäentie toimii nykyisellään merkittävänä poikittaisyhteytenä Helsingin seudulla. Sen liikennemäärä on 20 000 - 25 000 autoa vuorokaudessa. Se yhdistää valtatie 1, 3 ja 4/7. Valtatie 3 on yksi Helsingin pääsisääntuloväylistä Helsinkiin (liikennemäärä yli 30 000 autoa vuorokaudessa). Vt 3:n ja Hakamäentien liittymä on valo-ohjattu ja nykyisellään pahoin ruuhkautunut sekä aamuin että illoin. Hakamäentie on osittain 2-ajoratainen, mutta Pasilassa Keskuspuistossa 3-kaistainen. Pasilaan on tulossa lisää liikennettä aiheuttavaa maankäyttöä.

Suunnitelma

Tavoitteena on parantaa Hakamäentie 2-ajorataiseksi Haagasta Mäkeläncadulle (3 km). Valtatie 3:n, Veturitien ja Ratapihantien liittymät rakennetaan

eritasoliittymiksi. Hankkeesta on tehty tilavaraussuunnitelma yhdessä Helsingin kaupungin kanssa. Suunnitelma on kaupunginhallituksessa hyväksytty ja kaupunki on käynnistänyt asemakaavan laadinnan. Suunnitelmassa on tarkasteltu autoliikenteen ohella joukkoliikenteen yhteyksiä sekä kevyen liikenteen tarpeita. Suunnitellut järjestelyt mahdollistavat myöhemmin kevenetyn Pasilanväylän toteuttamisen, koska tunnelirakenteiden vaatimukset on otettu huomioon tilavaraussuunnitelmassa. Tielaitos tekee tilavaraussuunnitelman pohjalta toimenpidepäätöksen ja käynnistää tiesuunnitelman laadinnan.

Vaikutukset

Suunnitelman mukaiset toimenpiteet parantavat liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta sekä poikittais- että säteittäisliikenteessä. Yhdessä alueen joukkoliikennejärjestelyjen kanssa ne mahdollistavat alueelle suunnitellun maankäytön lisäyksen. Ruuhkatilanne Koskelantiellä ja Lapinmäentiellä kuitenkin heikkenee. Ehdotettu ratkaisu tuottaa vähemmän pakokaasupäästöjä, ja työn yhteydessä on suunniteltu tarvittavat meluntorjuntatoimenpiteet mm. Keskuspuiston tarpeita ajatellen.

Talous

Hankkeen rakennuskustannukset ovat noin 350 Mmk. Hankkeen hyötykustannussuhde on 4,1 ja se on liikennetaloudellisesti erittäin kannattava.

KEHITTÄMISEN MUUTOSSUUNNITELMAN MUKAISET HANKKEET

MT 135 LENTOASEMANTIE

Nykyiset olosuhteet

Lentoasemantie on Helsinki-Vantaa lentoaseman pääyhteys ympäröivään liikenneverkkoon. Tie on nykytilanteessa yksiajoratainen ja sen liittymät ovat Tikkurilantien liittymää lukuunottamatta eritasoliittymiä. Lentoasemantien liikennemäärät ovat nykytilanteessa 15-16000 ajoneuvoa/d ja niiden ennustetaan kasvavan n. 43 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Tien liikenteenvälityskyky on loppuun käytetty ja liikennettä on siirtynyt muille reiteille (mm. Ilmailutie). Liikenteen kasvuun vaikuttaa lentoaseman maaliikenteen lisäksi lähiympäristön maankäytön tehostuminen.

Suunnitelma

Lentoasemantie parannetaan kaksiajorataiseksi ja liittymät rakennetaan eritasoliittymiksi. Hanke jakaantuu kahteen osaan. Lentoasemantien eteläpää (I-vaihe) käsittää liittymäjärjestelyt Kehä III:lle. Pohjoispää (II-vaihe) muodostuu varsinaisesta Lentoasemantiestä ja siihen liittyvistä tie- ja katuajoratajärjestelyistä. Hanke on osa Kehä III:n (E18) parantamista osuudella Vantaankoski-Tikkurila.

Vaikutukset

Toimenpiteet turvaavat lentoaseman maaliikenteen toimivuuden ja toimintavarmuuden. Tien liikenneturvallisuus paranee tasoliittymien poistuessa.

Talous

Lentoasemantien rakentamiskustannukset ovat 209 Mmk jakautuen seuraavasti: eteläosa (I-vaihe) 115 Mmk ja pohjoisosa (II-vaihe) 94 Mmk. Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,4.

KT 51 KIRKKONUMMI-KIVENLAHTI

Nykyiset olosuhteet

Kantatie 51 on osuudella Kirkkonummi-Kivenlahti yksiajoratainen ja sen liittymät ovat Kehä III:n eritasoliittymää lukuunottamatta tasoliittymiä. Tien lii-

kennemäärät ovat nykytilanteessa 14 000-20 000 ajoneuvoa/d. Liikenteellisesti kuormitetuin osuus on Kirkkonummentien ja Kehä III:n välinen tieosa. Tien liikenteenvälityskyky on lähes loppuunkäytetty. Tämä johtaa liikenteen hakeutumiseen rinnakkaiselle katuverkolle mikä lisää liikenteen haittoja ja onnettomuuksia sekä aiheuttaa ylimääräisiä liikennetaloudellisia kustannuksia. Vuoteen 2020 ulottuvassa liikenne-ennusteessa liikennemäärien arvioidaan kasvavan 22 000-28 000 ajoneuvoon vuorokaudessa.

Suunnitelma

Jorvaksentie parannetaan moottoritieksi. Liittymät rakennetaan eritasoliittymiksi ja rinnakkaista tieverkkoa täydennetään. Kevyelle liikenteelle rakennetaan oma väylästä. Meluntorjuntatoimenpiteitä tehdään tarvittavassa laajuudessa asutuksen ja erityiskohteiden suojaksi.

Vaikutukset

Toimenpiteet parantavat merkittävästi tieosan liikennöitävyyttä ja liikenneturvallisuutta. Rakentamisen kohdistuessa olemassa olevaan liikennetilaan ovat toimenpiteiden haittavaikutukset hallittavissa. Hankkeen siirtyessä pitkälle tulevaisuuteen, joudutaan Jorvaksen painumia korjaamaan erillisenä hankkeena.

Talous

Hankkeen kustannukset ovat 275 Mmk. Hyötykustannussuhde on 1,2.

VT 6 KOSKENKYLÄ-KOUVOLA

Nykyiset olosuhteet

Valtatien 6 osuuden Koskenkylä-Kouvola pituus on 55 km. Tieosasta sijoittuu 31 km Uudenmaan tiepiirin alueelle. Tien liikennemäärät ovat nykytilanteessa keskimäärin 5 500 ajoneuvoa/d. Viikonloppuliikenne on lähes kaksinkertainen ja myös kausivaihtelut ovat suuret. Laadittujen ennusteiden mukaan tien liikennemäärät ovat 8 000-10 000 ajoneuvoa/d (v.2010). Tien suurimmat puutteet ja ongelmat ovat huono geometria, poikkileikkauksen kapeus sekä suuri liittymätiheys. Tiellä on tapahtunut viime vuosina keskimäärin 15 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Vaarallisimmat kohdat ovat Lapinjärven taajama ja Elimäen kirkonkylä.

Suunnitelma

Tietä parannetaan nykyisellä paikalla. Sen liittymiä kanavoidaan, poikkileikkauksista levennetään ja nopeuserojen tasoittamiseksi rakennetaan ohituskaistoja. Lapinjärven kohdalla varaudutaan eritasoliittymän rakentamiseen.

Vaikutukset

Toimenpiteet parantavat huomattavasti liikenneturvallisuutta ja tien liikennöitävyyttä. Henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemäksi on arvioitu 4-7 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Toimenpiteiden aiheuttamat ympäristöhaitat jäävät lieviksi toimenpiteiden kohdistuessa nykyiseen liikennetilaan.

Talous

Hankkeen kustannukset ovat Uudenmaan tiepiirin alueella 130 Mmk. Hankkeen hyötykustannussuhde 1,4.

KT 50 KEHÄ III VANTAANKOSKI-TIKKURILA

Nykyiset olosuhteet

Kehä III (kt 50) on pääkaupunkiseudun toinen tärkeä poikittaisyhteys. Se on myös kansainvälisesti ja valtakunnallisesti tärkeä Eurooppatie E18. Kehä III:n roolia korostaa myös sen toiminta Helsinki-Vantaa lentoaseman maaliikenteen tärkeimpänä syöttöyhteytenä, joukkoliikenteen runkoväylänä sekä Vuosaaren uuden kappaletavarasataman tavaraliikennevirtojen välittäjänä. Nykytilanteessa Kehä III on osuudella Vantaankoski-Tikkurila kaksiajoratai-

nen ja sen liittymät ovat pääosin valo-ohjattuja tasoliittymiä. Suunnitelma-osuuden liikennemäärät ovat nykytilanteessa 25-45 000 ajoneuvoa/d. Ennusteiden mukaan liikenne tulee kasvamaan pitkällä aikavälillä 1,5-2 kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä. Väyläosuuden kapasiteetti on jo nyt loppuun käytetty.

Suunnitelma

Kehä III parannetaan nykyisessä liikennetilassa rakentamalla tasoliittymät eritasoliittymiksi ja täydentämällä rinnakkaista katuverkkoa. Kevyelle liikenteelle rakennetaan yhtenäinen Kehä III:n suuntainen raitisto. Kehä III:n ja kevyen liikenteen risteäminen tapahtuu pääsääntöisesti eritasossa.

Vaikutukset

Kehä III:n saneeraukseen on varauduttu kaavoituksella ja maankäytön suunnittelulla. Parantamistoimenpiteiden kohdistuessa nykyiseen liikennetilaan niiden haittavaikutukset lähiympäristölle ovat hallittavissa. Toimenpiteet sisältävät laajat meluntorjunta- ja ympäristöhoitotoimenpiteet.

Talous

Hankkeen kustannukset ovat 800-810 Mmk. Hyötykustannussuhde on 3,3.

VT 25 HANKO-SKOGBY

Nykyiset olosuhteet

Nykyinen valtatie on geometrialtaan huono ja poikkileikkaukseltaan kapea. Tien liikennemäärät ovat n. 4500 ajon./d. Vilkkaasta matkailuliikenteestä johtuen liikenteen kausivaihtelut ovat suuret. Hangan tuontisataman kuljetukset kasvattavat raskaan liikenteen osuutta, joka on tieosalla n. 14% vuorokausiliikenteestä. Liikenteen ennustetaan kasvavan 40%:lla vuoteen 2020 mennessä.

Suunnitelma

Tien vaaka- ja pystygeometriaa parannetaan rakentamalla tie paikoitellen uuteen paikkaan. Uusi tielinja sijoittuu pääosin samaan maastokäytävään Hanko-Hyvinkää radan kanssa. Tielle rakennetaan suojaukset pohjaveden saastumisen ehkäisemiseksi.

Vaikutukset

Toimenpiteet parantavat tien turvallisuutta ja liikennöitävyyttä. Toimenpiteet eivät ulotu tien lähistöllä oleville luonnonsuojelulain nojalla rauhoitetuille alueille. Toisen maailmansodan aikaisia linnoitusrakenteita joudutaan osittain purkamaan.

Talous

Hankkeen rakentamiskustannukset ovat n. 90 Mmk. Hyötykustannussuhde on 2,2 ja ilman pohjaveden suojaustoimenpiteitä 3,3.

MT 101 KEHÄ I ESPOON ALUEELLA

Nykyiset olosuhteet

Kehä I on pääkaupunkiseudun ja Espoon eteläisen osan tärkein ja poikittaisyhteys. Tie on rakennettu nykyiseen muotoonsa 1970-luvun lopulla. Tie on kaksiajoratainen ja 2+2 -kaistainen. Liittymät ovat valo-ohjattuja tasoliittymiä lukuunottamatta Turunväylän (vt 1) ja Turuntien (mt 110) liittymiä, jotka ovat osittaisia eritasoliittymiä.

Kehä I:n liikennemäärät ovat nykytilanteessa 30 - 45 000 ajoneuvoa/d ja niiden ennustetaan kasvavan 1,3 - 1,5 -kertaiseksi nykytilanteeseen verrattuna (v. 2020). Tieosan kapasiteetti on loppuun käytetty. Tien turvallisuus on äärimmäisen huono, sen liittymät ovat koko seudun vaarallisimpia.

Kehä I on myös joukkoliikenteen runkoväylä. Joukkoliikenteen ongelmana on hitaus ja ruuhkista johtuva epäsäännönmukaisuus.

Suunnitelma

Kehä I:n tasoliittymät korvataan eritasoliittymillä ja liikennetilaa kehitetään joukkoliikennettä suosivaksi (bussikaistat).

Vaikutukset

Eritasoliittymien rakentaminen parantaa Kehä I:n turvallisuutta ja varmistaa sen liikenteellisen toimivuuden ja toimintavarmuuden pitkällä aikavälillä.

Toimenpiteiden kohdistuessa nykyiseen liikennetilaan niiden haittavaikutukset lähiympäristöön ovat hallittavissa.

Talous

Hankkeen rakentamiskustannukset ovat n. 500 Mmk ja sen hyötykustannussuhde on 8 - 9. Hanke on toteutettavissa vaiheittain. Osahankkeiden kustannukset ovat 50 - 160 Mmk ja hyötykustannussuhteet vaihtelevat välillä 2-11.

VT 3 HAAGA-KEHÄ III**Nykyiset olosuhteet**

Valtatien 3 osuus Haaga-Kehä III on rakennettu nykyiseen muotoonsa 1970-luvulla. Sen jälkeen on tehty pienehköjä liikenteellisiä pikaparannustoimenpiteitä ja rakennettu meluesteitä meluhaittojen kannalta kriittisille osuuksille.

Tieosan liikennemäärät ovat nykytilanteessa 32 000 - 50 000 ajoneuvoa/d ja niiden ennustetaan kasvavan lähes kaksinkertaisiksi 2020 mennessä.

Tieosan suurimpia ongelmia ovat liittymien huono toimivuus, joukkoliikenteen hitaus ja pysäkkijärjestelyt, liikenneturvallisuus sekä liikenteen meluhaitat.

Suunnitelma

Tieosaa kehitetään vaiheittain. Ensimmäinen parantamisvaihe käsittää bussikaistojen rakentamisen, eritasoliittymien pikaparannuksen sekä meluntorjunnan täydentämisen.

Vaikutukset

Valtatien 3 osuuden Haaga-Kehä III toimivuus ja toimintavarmuus pääkaupunkiseudun merkittävänä säteettäisenä pääväylänä turvataan. Liikenteellinen toimivuus ja joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat, liikenneturvallisuus kohenee pysäkkien ja muun liikenteen toiminnallisen erottelun toteutuessa.

Toimenpiteiden ympäristövaikutukset jäävät verrattain lieviksi rakentamisen kohdistuessa nykyiseen liikennetilaan.

Talous

Hankkeen kustannukset on ensimmäisessä rakentamisvaiheessa 140 Mmk. Hyötykustannussuhde on 1,2.

Uudenmaan tiepiirin TTS 1997 - 2001

Peruskorjaus- ja uusinvestointihankkeet

Tie Hanke	Kunta	Toimenpide/ Pääperuste	Pit. km/ kpl	Ka Mmk	Valmis
Keskeneräiset hankkeet					
Mt 101 Kehä I kaista+pysäkkijärjestelyt	Espoo	joukkol. sujuvuus	3,5	12,0	1998
Mt 104 Karjalohjan jkp	Karjalohja	jk+pp turvallisuus	4,0	9,2	1997
Vt 2 ja Mt 133 Polarin eritaso ja muut liikenneturv.järjestelyt	Karkkila Vihti	eritaso sujuvuus	1	55,8	1998
Mt 133 Polari-Haavisto	Karkkila	kptien sp sujuvuus	2,5	7,6	1997
Vt 1 E-18 Telematiikka	Lohja Nummi-Pusula	sujuvuus		4,7	1998
Pt 11715 Kalkinkosken silta U-654	Mäntsälä	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	1,8	1997
Mt 132 Röykän jkp	Nurmijärvi	jk+pp turvallisuus	2,0	5,7	1997
Mt 1521 Jokivarsi-Nikkilä	Sipoo	kptien lev sujuvuus	4,9	18,0	1998
Pt 11737 Hertsbyn silta U-639	Sipoo	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	5,7	1997
Pt 11511 Männistöntie-Lukkarintie	Tuusula	jk+pp turvallisuus	0,8	1,5	1997
Pt 11238 Nummelan keskusta	Vihti	taaj. turvallisuus	1,0	18,0	1997
Vt:t 1,3,4 ja 7 Keskikaistan sulkupuomit		turvallisuus		2,0	1999
Pääkaupunkiseudun päätiet Liikenteen hallinta		sujuvuus		23,0	2000
Vuonna 1997 alkavat hankkeet					
Vt 3 Haagan eritasoliittymän parantaminen	Helsinki	joukkoliik.par. sujuvuus	2	6,7	1997
Mt 170 Itäväylän väli kehä I-Riskutie muutt.yltieksi	Helsinki	melu,tienpar hall.muutos, sujuvuus	1,4	14,4	myöh.
Mt 101 Kehä I, Vihdintie-Itäväylä muutt. yltieksi	Helsinki	tiekohdanpar hall.muutos, sujuvuus	14,4	48,6	myöh.
Kt 50 Kauklahden liittymän ramppi	Espoo	liitt.par sujuvuus		1,2	myöh.
Vt 1 Nupuri-Veikkola, Histan hirviaita	Espoo	r-aita turvallisuus	5,0	1,5	1997
Kt 51 Bussi-info ja ruuhkavaroitussjärjestelmä	Espoo	sujuvuus		2,6	1998
Mt 1324 Pohjaveden suojaus /Lahnus	Espoo	pohjav. ympäristöhaittojen väh.	0,2	0,6	1997
Mt 145 Kyrölä-Ainola jkp	Järvenpää	jk+pp turvallisuus	0,6	0,5	1997
Vt 4 TPPT-koepenger	Järvenpää	kokeilu ympäristöhaittojen väh.		0,6	1997
Mt 1456 Järvenpää-Vähänummi valo-ohjaus	Järvenpää	liitt.par sujuvuus, turvallisuus	4	10,7	1997
Pt 11933 Lapinjärvi-Nylands (Heikinkylän pt)	Lapinjärvi	sr tien rp yhdyskuntarak.koh.	2,0	1,2	1997
Mt 167 Koskenkylä-Myrskylä	Myrskylä	kptien sp turvallisuus	1,5	2,0	1997
Pt 14043 Pennala-Lankila jkp	Orimattila	jk+pp turvallisuus	0,6	0,7	1997

Uudenmaan tiepiirin TTS 1997 - 2001

Peruskorjaus- ja uusinvestointihankkeet

Tie Hanke	Kunta	Toimenpide/ Pääperuste	Pit. km/ kpl	Ka Mmk	Valmis
Mt 167 Orimattilan keskusta (työl.)	Orimattila	jk+pp turvallisuus	6,0	14,0	1999
Mt 170 Porvoon liikennevalojen ohjelmointi	Porvoo	liikennetal./turvallisuus		1,0	1997
Pt 11863 Ilola-Sännäs, painumien korjaus	Porvoo	tiekohdan par. liikennetal./turvallisuus	0,5	1,0	1997
Knuters-Östersundom yksityistie	Sipoo	tiekohdan par. hallinnollinen muutos	9,0	4,4	1998
Mt 1535 Östersundomin mol:n par.+muutt.pt:ksi	Sipoo	tiekohdan par. hallinnollinen muutos	0,9	2,8	1997
Vt 7 Eriksnäsin liittymä	Sipoo	et.täyd. sujuvuus	1	6,5	myöh.
Pt 11505 Jäniksenlinnan pt:n siirto	Tuusula	tiekohdan par. ympäristöhaittojen väh.	0,5	1,0	1997
Mt 1403 Tiiliruukintie-Päiväkummuntie	Tuusula	jk+pp turvallisuus	0,6	1,6	1998
Pt 11511 Kouluraitti-Keskustie	Tuusula	jk+pp turvallisuus	1,5	5,1	1998
Vt 4 Jokivarsi meluste	Vantaa	melu ympäristöhaittojen väh.	0,5	0,8	1997
Mt 1371 Junkersintien la-pys.+ jkp-tiejärjestelyt	Vantaa	jk+pp turvallisuus	0,5	0,6	1997
Vuonna 1998 alkavat hankkeet					
Mt 114 Nihtisilta (kaista- ja bussijärj.)	Espoo	joukkol. liikennetal./sujuvuus	0,4	5,0	1998
Vt 4 Koskelantie-Vaarala valaistus	Helsinki	tieval. turvallisuus	10,0	7,2	1998
Kt 45 Torpparinmäen melusteet	Helsinki	melu ympäristöhaittojen väh.	3,5	4,5	1998
Pt 11547 Tuomarinkylä-Tammisto+kiertoliittymä	Helsinki Vantaa	jp+pp turvallisuus	2,5	13,0	1999
Mt 140 Vantaan raja-Kerava jkp	Kerava	jk+pp turvallisuus	2,9	1,7	1998
Pt 11243 Katholmin silta U-621	Kirkkonummi	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	1,6	1998
Mt 11243 Kolsarbyn silta U-622	Kirkkonummi	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	1,2	1998
Pt 11269 Gesterbyntie jkp	Kirkkonummi	jk+pp turvallisuus	1,7	3,0	1998
Mt:t 110,1131 ja Pt:t 11233,11287 Veikkolan taajamatiet	Kirkkonummi	taaj. turvallis., ymp.hait.väh.	5,1	13,3	1999
Pt 11935 Lapinjärven jkp	Lapinjärvi	jk+pp turvallisuus	1,2	3,9	1998
Mt 174 Myrskylän keskusta	Myrskylä	jk+pp turvallisuus	2,0	2,3	1998
Pt 11591 Ruskela-Järvenpään raja jkp	Tuusula	jk+pp turvallisuus	2,5	2,7	1998
Vt 7 Pallotie-Pyörätie, meluste	Vantaa	melu ympäristöhaittojen väh.	0,5	1,8	1998
Mt 120 Hämeenkyliä-Odilampi painumien korjaus	Vantaa	tiekohdanpar liikennetal./turvallisuus	0,5	1,0	1998
Mt 1322 Kalmankallion ylikulkusilta U-270	Vihti	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	2,2	1999

Uudenmaan tiepiirin TTS 1997 - 2001

Peruskorjaus- ja uusinvestointihankkeet

Tie Hanke	Kunta	Toimenpide/ Pääperuste	Pit. km/ kpl	Ka Mmk	Valmis
Vuonna 1999 alkavat hankkeet					
Mt 151 Monninkylän jkp	Askola	jk+pp turvallisuus	1,0	0,6	1999
Kt 45 Tuusulantie, Käpylä melusuojaus	Helsinki	melu ympäristöhaittojen väh.	3,5	7,0	1999
Vt 4 Herttoniemen teoll.raide-Kehä I jouk.liik.järj	Helsinki	joukkol. sujuvuus		25,4	2001
Pt 11443 Viertolan jkp	Hyvinkää	jp+pp turvallisuus	3,4	4,3	1999
Kt 51 Degerbyn liittymän parantaminen	Inkoo	liitt.par. turvallisuus	1	2,0	1999
Kt 51 Inkoon sataman liittymä	Inkoo	liitt.par. sujuvuus, turvallisuus	1	1,3	1999
Mt 1751 Bäckisbron silta U-464	Lapinjärvi	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	0,9	1999
Hindersbyn yksityistie	Lapinjärvi	tiekohdan par. hallinnollinen muutos	6,5	3,9	2001
Mt 1671 Liljendalin jkp	Liljendal	jk+pp turvallisuus	1,3	2,0	1999
Mt 1751 Myrskylän kartanon silta U-462	Myrskylä	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	0,6	1999
Mt 1471 Mäntsälä-Oitti mt:n parant.(Peltolantie)	Mäntsälä	tiekohdan par. yhdyskunt.rak.koh./turv.	1,2	4,5	1999
Ariman yksityistie	Nummi-Pusula	tiekohdan par. hallinnollinen muutos	9,2	2,7	2001
Mt 132 Perttulan jkp	Nurmijärvi	jk+pp turvallisuus	2,6	4,0	1999
Mt 1321 Karhunkorven koulu-Otsotie jkp	Nurmijärvi	jk+pp turvallisuus	0,7	1,4	1999
Mt 1324 Lahnus-Klaukkala, Viljelystie-Iso-Seppälä	Nurmijärvi	jk+pp turvallisuus	1,3	2,3	1999
Pt 11822 Kiialan silta U-145	Porvoo	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	0,6	1999
Mt 1533 Kalkkiranta-Salpar jkp	Sipoo	jk+pp turvallisuus	2,6	3,0	1999
Mt 1534 Boxin koulu-Mt 170 jkp	Sipoo	jk+pp turvallisuus	0,8	0,8	1999
Mt 170 Parant. Östersundomin kohdalla+jkp	Sipoo	tiekoh. par., jk+pp sujuvuus, turvallisuus	1,1	8,4	2000
Pt 11591 Paijala-Ruskela jkp	Tuusula	jk+pp turvallisuus	3,4	2,4	1999
Vt 25 Jkp-tie Vt 1-Pt 11237	Vihti	jk+pp turvallisuus	2,0	2,6	1999
Vt 2 ja Pt 11238 Nummelan liittymä	Vihti	liitt.par turvallisuus	1	1,5	1999
Mt 132 Vihtijärvi-Hpr	Vihti	kptien sp liikennetal., sujuvuus	4,0	12,0	2000
Vuonna 2000 alkavat hankkeet					
Pt 11787 Askolan taajamajärjestelyt	Askola	taaj. yhdyskuntarak.koh.	1,6	6,0	2000
Mt 1635 Monninkylä-Vakkola tievalaistus	Askola	tieval. turvallisuus	2,9	0,3	2000

Uudenmaan tiepiirin TTS 1997 - 2001

Peruskorjaus- ja uusinvestointihankkeet

Tie Hanke	Kunta	Toimenpide/ Pääperuste	Pit. km/ kpl	Ka Mmk	Valmis
Mt 1361 Hyvinkää-Kytäjä sp	Hyvinkää	kptien sp liikennetal., sujuvuus	2,1	4,1	2000
Pt 11115 Kirkkosilta U-194	Inkoo	sillan uusim liikennetaloudellis.	1	2,0	2000
Mt 1456 Ohkolan jkp	Mäntsälä	jk+pp turvallisuus	4,5	4,5	2000
Pt 11436 Kyläjoen silta U-1758	Nurmijärvi	sillan uusim liikennetaloudellis.	1	3,0	2000
Mt 1711 Kuivannon jkp	Orimattila	jk+pp turvallisuus	1,7	4,3	2000
Pt 11816 Tamminiemen silta U-1762	Porvoo	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	3,0	2000
Mt 1492 Hinthaaaran taajamajärjestelyt	Porvoo	kptien sp yhdyskuntarak.koh.	1,2	5,9	2001
Mt 145 Hynylä, Melusuojaus	Tuusula	melu ympäristöhaittojen väh.	0,8	2,5	2000
Pt 11479 Rusutjärven jkp	Tuusula	jk+pp turvallisuus	3,0	4,5	2001
Pt 11455 Seutulankylä-Riipilä jkp	Vantaa	jk+pp turvallisuus	5,8	7,0	2001
Vt 7 Hirviaita	Vantaa Sipoo	r-aita turvallisuus		2,0	2000
Vuonna 2001 alkavat hankkeet					
Mt 1605 Särkijärvi-Juornaankylä	Askola	kptien sp sujuvuus, turvallisuus	8,8	26,5	2003
Mt 110 Nupuri-Veikkola jkp	Espoo Kirkkonummi	jk+pp turvallisuus	8,7	8,4	2002
Mt 140 Mt 145-Mikonkorpi jkp	Järvenpää Tuusula	jk+pp turvallisuus	2,1	3,0	2001
Pt 11245 Värnäsän silta U-669	Kirkkonummi	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	10,0	2002
Vt 25 Mansikkapolun alikulkukäytävä	Lohja	jk+pp(alik.) turvallisuus	1	2,4	2001
Pt 11170 Lohjan aseman pt	Lohja	tiekohdan par. ympäristöhaittojen väh.	2,0	3,0	2001
Mt 1070 Karstun oikaisu	Lohja	sp turvallisuus	0,8	4,2	2002
Mt 1070 Rajaportti-Lylyisten th	Lohja	jk+pp turvallisuus	2,1	3,0	2001
Mt 126 ja 127 Ikkalan tiejärjestelyt	Nummi-Pusula	kptien sp turvallisuus	2,0	10,0	2002
Mt 1311 Nurmijärvi-Rajamäki valaisu	Nurmijärvi	tievalaistus turvallisuus	5,0	0,6	2001
Pt 11299 Röykkä-Sääksjärvi jkp	Nurmijärvi	jk+pp turvallisuus	5,2	4,0	2001
Mt 167 Virenoja-Pennala jkp	Orimattila	jk+pp turvallisuus	3,0	2,0	2001
Mt 1494 Nikkilä-Pornainen	Pornainen Sipoo	kptien rp+lev liikennetaloudellis.	13,8	15,0	2002
Pt 11779 Haikkoon jkp	Porvoo	jk+pp turvallisuus	4,2	5,0	2001

Uudenmaan tiepiirin TTS 1997 - 2001

Peruskorjaus- ja uusinvestointihankkeet

Tie Hanke	Kunta	Toimenpide/ Pääperuste	Pit. km/ kpl	Ka Mmk	Valmis
Mt 1605 Galgbakantien liittymä	Porvoo	liitt.par turvallisuus	1	1,6	2001
Mt 170 Kulloo-Ernestas jkp	Porvoo	jk+pp turvallisuus	7,5	7,0	2002
Pt 11822 Saksalan pt (Porvoon sisäkehä)	Porvoo	kptien sp yhdyskuntarak.koh.	1,5	6,0	2002
Pt 11773 Tjusterbyn silta U-722	Porvoo	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	5,0	2002
Sköldvikin uusi tieyhteys	Porvoo	uusi tie	4,5	25,0	2003
Pt 11953 Sundsbron silta U-780	Sipoo	liikennetaloudellis.			
Vt 4 Melusuojaus Sipoon alueella, Myras	Ruotsinpyhtää	sillan uusim. liikennetaloudellis.	1	6,1	2002
Pt 11689 Söderkulla-Nikkilä painumien korjaus	Sipoo	melu ympäristöhaittojen väh.	0,8	2,0	2001
Mt 120 Rajatorppa- Kehä III melusuojaus	Sipoo	tiekohdan par liikennetaloudel.,turval.	3,2	8,1	2002
Vt 2 ja 25 Välillä Vesikansan pt-Nummelanharjun pt	Vantaa	melu ympäristöhaittojen väh.	2,0	9,0	2002
	Vihti	eritaso, jk+pp turvallisuus	1	8,9	2002

PERUSTIENPIDON HANKEPERUSTELUT (Kustannusarvio yli 10 Mmk)

MT 1456 JÄRVENPÄÄ-VÄHÄNUMMI LIIKENNEVALO-OHJAUS

Hanke käsittää neljän tasoliittymän valo-ohjauksen rakentamisen. Tien liikennemäärä on 8000 ajon/vrk. Liittymät ruuhkautuvat ajoittain. Järvenpään kaupunki osallistuu hankkeen toteutukseen. Kokonaiskustannusarvio on 10,7 Mmk, josta Järvenpään osuus 3,7 Mmk.

PT 11547 TUOMARINKYLÄ-TAMMISTO JKP-TIE + KIERTOLIITTYMÄ

Paikallistien nykyinen liikennemäärä on n. 10 000 ajoan/vrk ja vuonna 1989 laskettu kevyen liikenteen määrä n. 500. Tien pientareiden leveys on n. 1,0 m. Tieosuutta ei voida pitää turvallisena kevyelle liikenteelle. Huonoissa keliolosuhteissa pyöräily ja jalankulku on tiellä lähes mahdotonta.

Hanke käsittää kevyen liikenteen väylän (1,8 km) rakentamisen paikallistien varteen välille Tuomarinkylä-Tammiston etel. eritasoliittymä, kahden alikulukäytävän sekä kevyen liikenteen vesistö sillan ja linja-autopysäkkijärjestelyjen rakentamisen. Yhdyskunnantien liittymä muutetaan kiertoliittymäksi. Hankkeen kustannusarvio on 13,0 Mmk. Hankkeen arvioitu henkilövahinko-onnettomuusvähenemä on 0,517 hvj onn./v.

MT 110 VEIKKOLAN TAAJAMATIET

Maantie 110 Veikkolan kohdalla on osa entistä Helsingin ja Turun välistä valtatieyhteyttä, jonka ilme taajamassa on säilynyt edelleenkin "valtatiemäisenä" (poikkileikkaus 8/7). Tämä aiheuttaa taajaman maankäytölle estevaikutuksen. Lisäksi tien tiheä liittymäväli ja liittymien huono sijainti sekä kevyen liikenteen verkoston puutteellisuus heikentävät taajaman liikenneturvallisuutta. Turuntien (mt 110) nykyinen liikennemäärä on noin 2000 ajon/vrk, Veikkolantien (mt 1131) n. 3200 ajon/vrk ja Lapinkyläntien (mt 1131) n. 1900 ajon/vrk.

Hanke käsittää maantien 110 parantamisen 3,2 kilometrin osuudella taajamatieksi mm. kaventamalla maantien ajorataa, rakentamalla kevyen liikenteen väyliä, parantamalla taajaman liittymäjärjestelyjä, muuttamalla mm. kaksi liittymää kiertoliittymiksi sekä istuttamalla uutta kasvillisuutta. Hanke käsittää myös pohjaveden suojaustoimenpiteitä. Hankkeen kustannusarvio on 13,3 Mmk. Hankkeen arvioitu henkilövahinko-onnettomuusvähenemä on 0,237 hvj onn./v.

MT 167 ORIMATTILAN KESKUSTA

Orimattilan keskustan ongelmia ovat mm. teiden kaupunkiympäristöön huonosti sopiva väljä poikkileikkausmitoitus, selkiintymätön ajotila, suuret ajonopeudet, kevyen liikenteen turvattomuus liittymissä sekä osittain kevyen liikenteen väylästä puutteellisuus. Onnettomuuksia on tapahtunut runsaasti (esim. mt 167 vv. 1987-93 oli 38 kpl poliisin tietoon tullutta onnettomuutta) ja liittymien toimivuus on heikkenemässä. Maantien 167 nykyinen liikennemäärä Orimattilan keskusta-alueella on 7200-8700 ajon/vrk.

Hanke käsittää Orimattilan keskustan yleisten teiden liikenneturvallisuuden parantamisen selkeyttämällä niiden ajotilaa ja liittymäjärjestelyjä. Maantien 167 poikkileikkausta kavennetaan ja sille rakennetaan kaksi kiertoliittymää. Uusia kevyen liikenteen väyliä rakennetaan 3,7 km. Taajamakuva parannetaan tieympäristön ja sen lähialueiden istutuksilla. Hankkeen kustannusarvio on 15,8 Mmk. Hankkeen arvioitu henkilövahinko-onnettomuusvähenemä on 0,84 hvj. onn./v.

MT 132 VÄLILLÄ VIHTIJÄRVI-HÄMEEN PIIRIN RAJA

Mt 132 on tärkeä yhteys Lopen suunnasta etelään suuntautuville tavarakuljetuksille ja työmatkaliikenteelle. Vihtijärven ja Hämeen tiepiirin rajan välinen tieosuus on Uudenmaan tiepiirin alueella ainoa tieosa Keimolan ja Lopen välisestä maantiestä, jota ei ole parannettu. Sen geometria ja poikkileikkaus eivät täytä seututie-luokkaisien tien vaatimuksia. Hämeen tiepiirin puoleinen tieosuus on myös parannettu verrattain korkealuokkaiseksi. Tieosan nykyinen liikennemäärä on n. 1500 ajon/vrk.

Hanke käsittää tieosuuden pahimpien mutkien oikaisun sekä rakenteen parantamisen. Parannetun tieosuuden poikkileikkaustyyppi on II 8/7. Hankkeen kustannusarvio on 12,0 Mmk.

MT 1605 VÄLILLÄ SÄRKIJÄRVI-JUORNAANKYLÄ

Tie on geometrialtaan ja rakenteeltaan erittäin heikkokuntoinen. Kylien kohdalla kevyt liikenne joutuu käyttämään tien ajoradan reunaa kulkutilanaan, koska tiellä ei ole pientareita eikä kevyen liikenteen väyliä. Tieosuuden nykyinen liikennemäärä on 500-1000 ajon/vrk.

Hanke käsittää maantien geometrian ja rakenteen parantamisen n. 5 km osuudella sekä kevyen liikenteen väylän rakentamista 4 km. Hanke on I-vaihe Porvoon-Myrskylän välisen maantien parantamishanketta. Hankkeen kustannusarvio on 26,5 Mmk.

VT 4 VÄLILLÄ HERTTONIEMEN TEOLLISUUSRAIDE- KEHÄ I

Kaupunginvaltuuston hyväksymässä Viikin alueen osayleiskaavassa on alueelle sijoitettu rakentamista noin miljoona kerrosneliömetriä, asuntoja noin 17 000 asukkaalle ja 6000 uutta työpaikkaa. Tällainen maankäytön lisäys Viikin alueella edellyttää Pihlajanmäentien ja valtatie 4 liittymäseudon liikennejärjestelyjen muuttamista sekä meluseinän rakentamista valtatie 4 varteen. Vt 4:n nykyinen liikemäärä välillä Vantaanjoki-Kehä I on 41 000 ajon/vrk.

Hanke käsittää valtatie 4 levennämisen 4+4 kaistaiseksi välillä Pihlajanmäen eritasoliittymä-Kehä I, linja-autoramppien rakentamisen Pihlajanmäen eritasoliittymään sekä melusuojauksen rakentamisen valtatie 4 varteen sekä näihin liittyviä katujärjestelyjä. Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 25,4 Mmk, josta tielaitoksen osuus on 12,2 Mmk.

SKÖLDVIKIN UUSI TIEYHTEYS

Sköldvikin teollisuusalueelle on tällä hetkellä vain yksi yleinen tieyhteys (mt 148). Tiellä kulkee arkisin yli 1000 raskasta ajoneuvoa ja yli 4000 henkilöautoa. Suurin osa tien kuljetuksista on öljytuotteita, kaasuja sekä kemiallisen teollisuuden tuotteita, mikä asettaa tielle tavallista korkeammat turvallisuus-

vaatimukset. Uusi tie toimisi Sköldvikin alueen toisena tieyhteytenä mahdollisissa katastrofitilanteissa. Varatieyhteyden tarvetta ovat korostaneet alueen palo- ja pelastustoimesta vastaavat tahot, koska palavien nesteiden ja vaarallisten aineiden käsittelyssä voi tapahtua onnettomuuksia, jotka saattavat sulkea alueen ainoan yhteyden moottoritielle. Lisäksi uusi tieyhteys palvelisi kuntien rajalle syntynyttä ja suunniteltua maankäyttöä. Hanke käsittää uuden tieyhteyden rakentamisen Sköldvikin teollisuusalueelle Sipoon ja Porvoon maalaiskunnan rajan tuntumaan. Uuden tieyhteyden ensimmäisen rakennusvaiheen pituus on 4,5 km ja kustannusarvio 25 Mmk. (H/K-suhde 0,77)

MT 1494 NIKKILÄ- PORNAINEN

Tie on geometrialtaan paikoittain heikko ja poikkileikkaukseltaan kapea. Pientareiden puute vaikeuttaa kevyen liikenteen liikkumista tiellä. Tien nykyinen liikennemäärä on 1400 ajon./vrk. Hanke käsittää tien suuntauksen parantamisen pahimpien mutkien kohdalla sekä rakenteen parantamista. Hankkeesta on parhaillaan tekeillä toimenpideselvitys, jossa tarvittavat parantamistoimenpiteet sekä niiden toteuttamisjärjestys tullaan määrittämään. Hankkeen kustannusarvio on 15 Mmk.

Yleisiksi teiksi otettavien yksityisteiden kuntoonpano

Määrärahan käyttösuunnitelma vuosille 1997 - 2001

Hanke	Tie, kunta	LM:n päätös	K-arvio 1000 mk	TIEL:n osuus kustannuksista 1000 mk				
				1997	1998	1999	2000	2001
K057	Knuters-Östersundom, Sipoo 9,0 km	30.12.93	4400	600	3800			
K054	Hindersbyn yt+silta, Lapinjärvi 6,5 km	08.12.94	3900			1500	1400	1000
K060	Ariman yt, Nummi-Pusula 9,2 km (13,1 km)	1996	2700			500	1200	1000
	Suunnittelu				200			
Yhteensä				600	4000	2000	2600	2000

08.01.1997

LAUSUNTO 13.1.1997

Uudenmaan tiepiiri

Tielaitos
Uudenmaan tiepiiri
TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TAL
OUSSUUNNITELMA 1997-2001
14.01.1997 HA 113
Asian tun:866/96/01/U
Ark=TTE Säil=999 Tärk=
Liitteitä 0

Lausuntopyyntö TTE-2; 866/96/01/U; 7.1.1997

TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMALUONNOS VUOSILLE 1997-2001

Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmassa 1997-2001 painottuvat pääkaupunkiseudun kehäteiden ja päätieverkon kansainvälisten yhteyksien kehittäminen. Nämä hankkeet vastaavat myös Uudenmaan liiton tavoitteita. Suunnitelmakaudella aloitettavat kehittämishankkeet: valtatie 7 välillä Porvoo-Koskenkylä, valtatiet 1 ja 25 välillä Lohja-Lohjanharju, Kehä I Helsingissä ja Hakamäentien parantaminen ovat myös Uudenmaan liiton mielestä ensisijaisia.

Valtatien 25 parantaminen välillä Hanko-Tammisaari (Skogby) on perustellusti esitetty muutossuunnitelman tärkeysjärjestyksessä ensimmäisenä hankkeena. Valtatien 25 vaikutusalueen kunnat ovat alueen kehittämiseen tähtäävässä Hanko-Lohja-Hyvinkää-akseliprojektissa yksimielisesti asettaneet Hanko-Skogby-välin valtatien 25 kiireellisimmäksi kehittämishankkeeksi. Hanke on tärkeä Hangon kaupungin ja koko akselivyyöhykkeen kehittymiselle. Kehittämishankkeiden perussuunnitelmaan tulisi saada lisärahoitusta siten, että hanke voitaisiin käynnistää vuonna 1998. Kehittämishankkeiden muutossuunnitelmassa esitettyyn Helsinki-Vantaan lentoasemantiehen tulisi sisällyttää 1. vaiheena ns. Ilmakehän rakentaminen Lentoasemantien eritasoliittymineen.

Suurten kehittämishankkeiden lisäksi Uudellamaalla on tarpeita paikallisesti tärkeiden hankkeiden toteuttamiseen. Järvenpää-Hyvinkää-radansivustie tulisi toteuttaa vaiheittain perustienpidon määrärahoilla, ensimmäisinä vaiheina Kellokosken ohitus ja Hyvinkään itäisen ohikulkutien 1. rakennusvaihe. Hyrylän itäisen ohikulkutien jatke tulisi myös aloittaa suunnitelmakaudella.

Pääkaupunkiseudulla tulee päästä pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaiseen noin 400 miljoonan markan vuotuisen rahoitustasoon, josta valtion osuus olisi noin 75 prosenttia.

Yleisten teiden perustienpidon määrärahojen supistaminen vaikeuttaa tieverkon ylläpitoa sekä peruskorjaus- ja uusinvestointeja. Lisäksi määrärahojen jakomenetelmä, joka painottaa tieverkon pituutta, on epäedullinen Uudellemaalle. Uudenmaan liitto tukee tiepiirin pyrkimyksiä Uudenmaan perustienpidon määrärahojen kasvattamiseksi. Uudenmaan osuuden kasvattaminen myös tieverkon kehittämisen määrärahoista on perusteltua. Valtiontalouden niukkojen rahoitusmahdollisuuksien aikana on tärkeää suunnata investoinnit siten, että ne tuottavat mahdollisimman suuren kansantaloudellisen hyödyn. Uudenmaan tiehankkeet täyttävät yleensä tämän vaatimuksen.

UUDENMAAN LIITTO

Maakuntajohtaja



Aimo Lempinen

Maakuntahallituksen sihteeri



Anneli Palonen



Porvoossa 22.01.1997

Kirje nro 7.1.1997, TTE-3, 866/96/01/U

Viite: Uudenmaan tiepiirin kirje

Asia: Lausunto Uudenmaan tiepiirin Toiminta- ja taloussuunnitelmasta 1997 - 2001

UUDENMAAN TIEPIIRI

Tieverkon merkitys Itä-Uudenmaan kehittämisessä

Itä-Uudenmaan kehittämisen visio on määritelty seuraavasti: "Itä-Uuttamaata kehitetään viihtyisänä ja elinvoimaisena, kaksikielisenä kulttuurialueena Itämeren piirissä ja sen asemaa vahvistetaan kansainvälisenä toimijana Helsingin ja Pietarin välisellä rannikkovyöhykkeellä". Liikenneyhteyksien parantaminen on katsottu olevan yksi niistä neljästä painopistealueesta, joilla valitun vision toteutumista voidaan parhaiten edistää.

Itä-Uudenmaan rannikon läpi kulkee E18 -tie, joka on osa Pohjolan kolmiota eli Suomen tärkeintä kansainvälistä liikennekäytävää. Pohjolan kolmio on Pohjoismaiden pääkaupungit toisiinsa kytkevä liikennejärjestelmä ja sen kehittäminen kuuluu EU:n 12 tärkeimmän liikennehankkeen joukkoon. E18 -tien kehittäminen on liiton kehittämisstrategian mukaan Itä-Uudenmaan tärkein liikennehanke. Itä-Uudenmaan liitto pitää erittäin tärkeänä, että E18 -tien investoinnit toteutetaan suunnitelman mukaisesti. Vaalimaan raja-asemien kehittäminen molemmilla puolin rajaa on lyhyellä aikavälillä kaikkein kiireellisintä. Paikallisesti E18 -tien kehittäminen helpottaa erityisesti työttömyydestä kärsineen Loviisan seudun kehittämistä.

Itä-Uudellemaalle ovat ominaisia lukuisat pienet keskukset ja maaseutumainen asuintapa sekä työssäkäynti suuremmissa keskuksissa. Siitä johtuen myös alemman tieverkon kehittämistarpeet korostuvat tavanomaista enemmän. Itä-Uudenmaan liitto ei voi pitää hyväksyttävänä sitä, että toiminta- ja taloussuunnitelman mukaisesti toimittaessa joudutaan maaseudun liikennehankkeista ja alemman tieverkon kehittämis- ja hoitotasosta lähivuosina tinkimään.

Itä-Uudenmaan tieliikenteen pahimmat ongelmat ovat päätieverkon kapasiteetin ja Porvoon kaupunkiseudun tieverkon puutteet sekä yleisesti liikenneturvallisuus ja liikenteen aiheuttamat ympäristöhaitat.

Tienpidon rahoitus

Alue- ja työllisyyspoliittisista syistä johtuen tieverkon kehittäminen on jäänyt Uudenmaan piirin alueella jälkeen maan yleisestä tasosta. Itä-Uudenmaan liitto katsoo, että valtion tiestön kehittämiseen osoittamien määrärahojen tason laskettua viime vuosina 2 Mrd markasta 0.9 Mrd markan vuositasolle tulee hankkeiden valinnassa entistä enemmän kiinnittää huomiota investointien kustannus-hyötysuhteeseen. Päätettäessä tiepiirien välisestä perustienpidon rahoituksessa tulee liikennesuoritetta painottaa enemmän kuin tiestön pituutta.

Yksityistiet muodostavat tärkeän osan tieverkosta, jonka kehittämisestä ja kunnossapidosta on myös valtion vastattava omalta osaltaan. Itä-Uudenmaan liitto katsoo, että myös jatkossa pitää valtion talousarvioon varata tuki yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen. Tätä edellyttää väestön tasapuolinen kohtelu sekä se, että valtio kerää autoilijoilta moninkertaisesti veroja tieliikenteeseen käyttämiin määrärahoihinsa verrattuna.

Kannanotot suunnitelman yksityiskohdista

Pääteiden kehittämistä koskevat hankkeet liittyvät Itä-Uudellamaalla E18 tien kehittämiseen eikä niiden toteuttamisaikataulua saa lykätä. Valtatien nro 6 perusparantaminen välillä Koskenkylä - Kouvola puuttuu perussuunnitelman mukaisella rahoituksella rahoitettavista hankkeista kokonaan. Muutossuunnitelman mukaan, jonka rahoituskehys on perussuunnitelmaa korkeampi, sen toteuttaminen aloitettaisiin vuonna 1999. Suunnitelmaan sisältyy uutena ajatuksena tarveselvityksen tekeminen v. 1997 tien toteuttamisesta valtatieksi osittain uudella linjauksella välillä Koskenkylä-Lapinjärven kirkonkylä niin, että moottoriliikennetien linjauksesta voitaisiin kokonaan luopua. Itä-Uudenmaan liitto suhtautuu tarveselvityksen tekemiseen periaatteessa myönteisesti edellyttäen, että se voidaan suorittaa niin nopeasti ettei se lykkää valtatie perusparantamista ja liikenneturvallisuuden kannalta tarpeellisia parannustoimenpiteitä, kuten Lapinjärven ohitustien rakentamista. Tarveselvityksessä pitää selvittää tiiviissä yhteistyössä kuntien kanssa mm. Liljendalin eritasoliittymän rakentamismahdollisuudet, meluhaittojen torjuminen, nykyisen tielinjauksen hyödyntämismahdollisuudet ja suunnitellun öljyputken yhteensovittaminen. Itä-Uudenmaan liitto katsoo, että Koskenkylän ja Kouvolan välisen valtatie perusparantaminen tai rakentaminen tulee aloittaa Lapinjärven eritasoliittymän rakentamisella vuonna 1998. Koskenkylän ja Kouvolan välinen tie on liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallinen. Se on myös liikenteen sujuvuuden kannalta pahin pullonkaula valtatieellä 6, joka on tärkein tie Itä-Suomen ja Helsingin välillä ja kuuluu kansainväliseen TEN -liikenneverkkoon.

Perustienpidon määrärahoilla rahoitettavista hankkeista tulee nopeuttaa Porvoon sisäkehätien I-vaiheen ja Sköldvikin uuden yhteyden rakentamista, kirkonkylä liikenneturvallisuushankkeita sekä niiden tieyhteyksien parantamista tärkeimpiin palvelu- ja työpaikkakeskuksiin sekä yleisesti liikenneturvallisuuden parantamista. Nykyinen rahoitustaso johtaa kohtuuttoman pitkiin toteutusaikoihin, kuten Isnäs-Kabböle tieparannuksen osalta on tapahtunut. Kiireellisimpiä ohjelmasta puuttuvia perustienpidon määrärahoilla toteutettavia tiehankkeita ovat seuraavat:

- Porvoon saaristotien rakentaminen
- maantien nro 1635 perusparantaminen välillä Pukkila - Monninkylä ja siihen liittyen kiireellisimpänä kohteena Monninkylän ohitustie
- maantien 167 perusparantaminen välillä Myrskylä - Orimattila, erityisesti raskaiden satamakuuljetusten takia

Itä-Uudenmaan liitto korostaa **kevyen liikenteen väylien rakentamisen tarpeellisuutta** vilkasliikenteisten teiden varsille liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Hallituksen puheenjohtaja


Ralf Wickström

Maakuntajohtaja


Esa Halme

22.1.97/PH



Uudenmaan tiepiiri
TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TA
OUSSUUNNITELMA 1997-2001
06.02.1997 HA 113
Asian tun:866/96/01/U
Ark=TTE Säil=999 Tärk=
Liitteitä 0

3.2.1997

Uudenmaan tiepiiri

LAUSUNTO UUDENMAAN TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMASTA 1997-2001

Pyydettyä lausuntona Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman luonnoksesta, joka on päivätty 7.1.1997 Päijät-Hämeen maakuntahallitus esittää seuraavaa:

Suunnitelmassa esitetyt hankkeet ovat liiton ja tiepiirien yhteisesti v. 1994 valmisteleman Päijät-Hämeen tieverkon kehittämissuunnitelman mukaisia.

Ajoituksen osalta kiirehdimme Mt 167 Virenojan ja Pennalan välisen kevyenliikenteen väylän toteuttamista, koska osuus on muutoin korkealuokkaisen ja vilkasliikenteisen tien ainoa turvaton väli.

PÄIJÄT-HÄMEEN LIITTO


Pekka Hopeakoski
maakuntajohtaja


Riitta Nyqvist
hallintopäällikkö

P Ä I J Ä T - H Ä M E E N L I I T T O

HÄMEENKATU 9 15110 LAHTI · PL 50 15111 LAHTI · PUHELIN 918-783 0235 TELEFAX 918-783 0240
HÄMEENKATU 9 FIN-15110 LAHTI · P.O.BOX 50 FIN-15111 LAHTI · TEL. +358-18-783 0235 FAX +358-18-783 0240